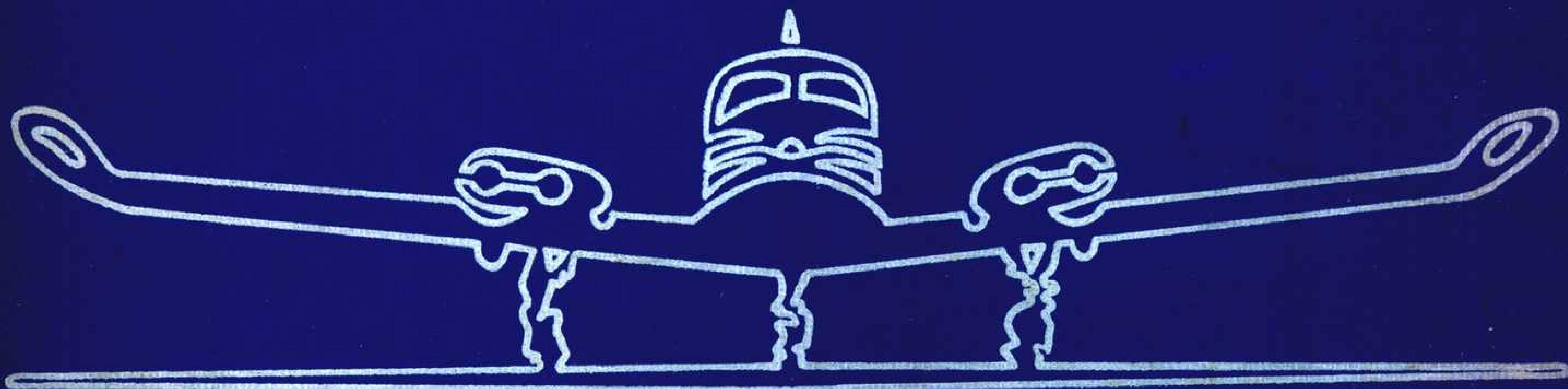
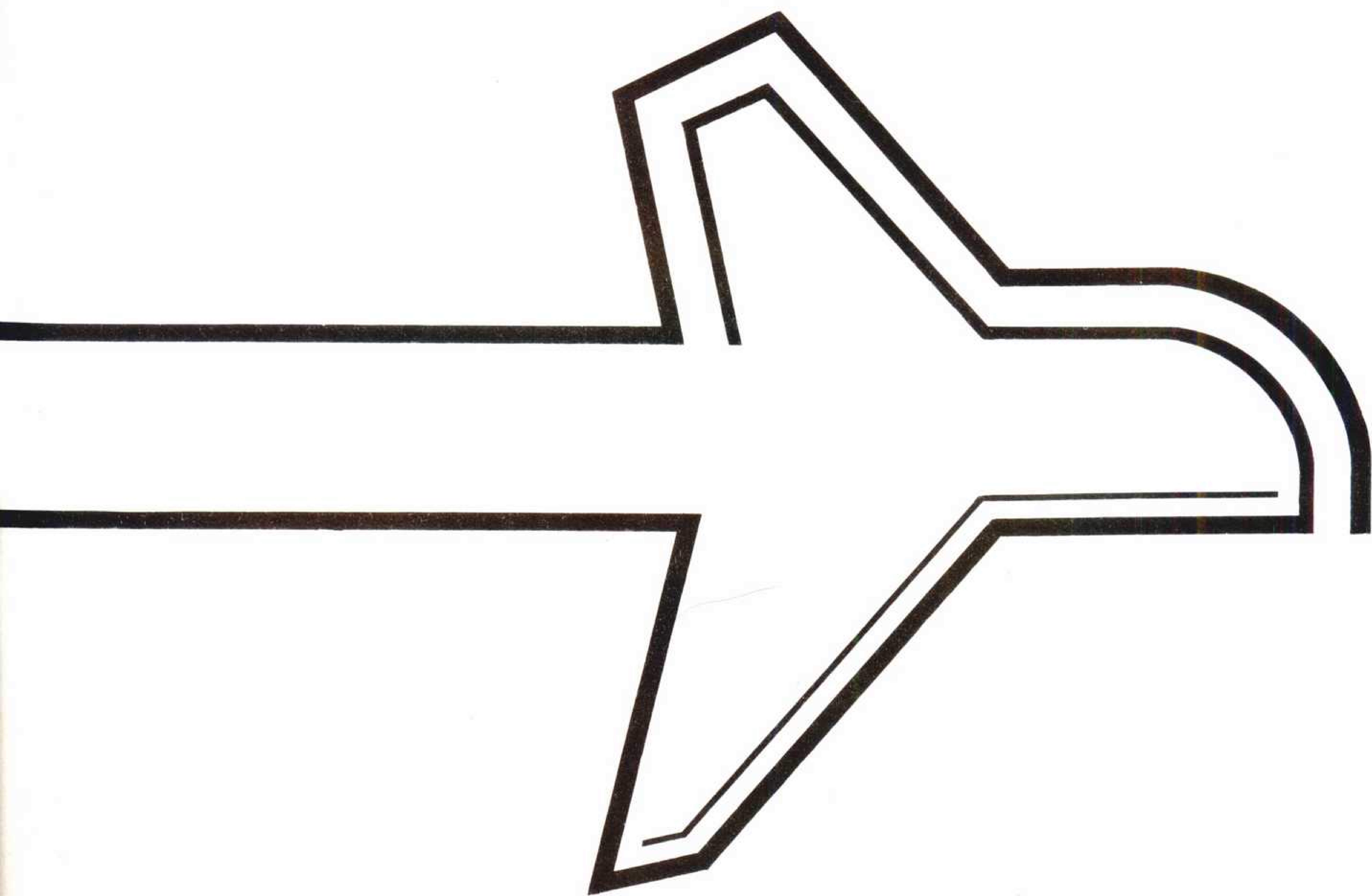
HISTORIA DE LA AVIACIÓN



VISCONTEA



Editor: Renato Pinto

Texto de: G. Apostolo
G. Bignozzi
B. Catalanotto
C. Falessi

Ilustraciones de: V. Cosentino
P. Dell' Orco
A. Gigli
M. Jacoponi
M. Jocca
M. Ralli
C. Tatangelo
R. Terrinoni

Traducción: María del Rosario Giannandrea

Asesoría Técnica: Gianfranco Rotondi
Roberto C. Robles

Proyecto Gráfico
Edición en Castellano: Elsa F. de Corvalán

Redacción: Gabriela Guenzi
María L. Fornari
Giuliana Gobbi
Bianca Silva Coronel

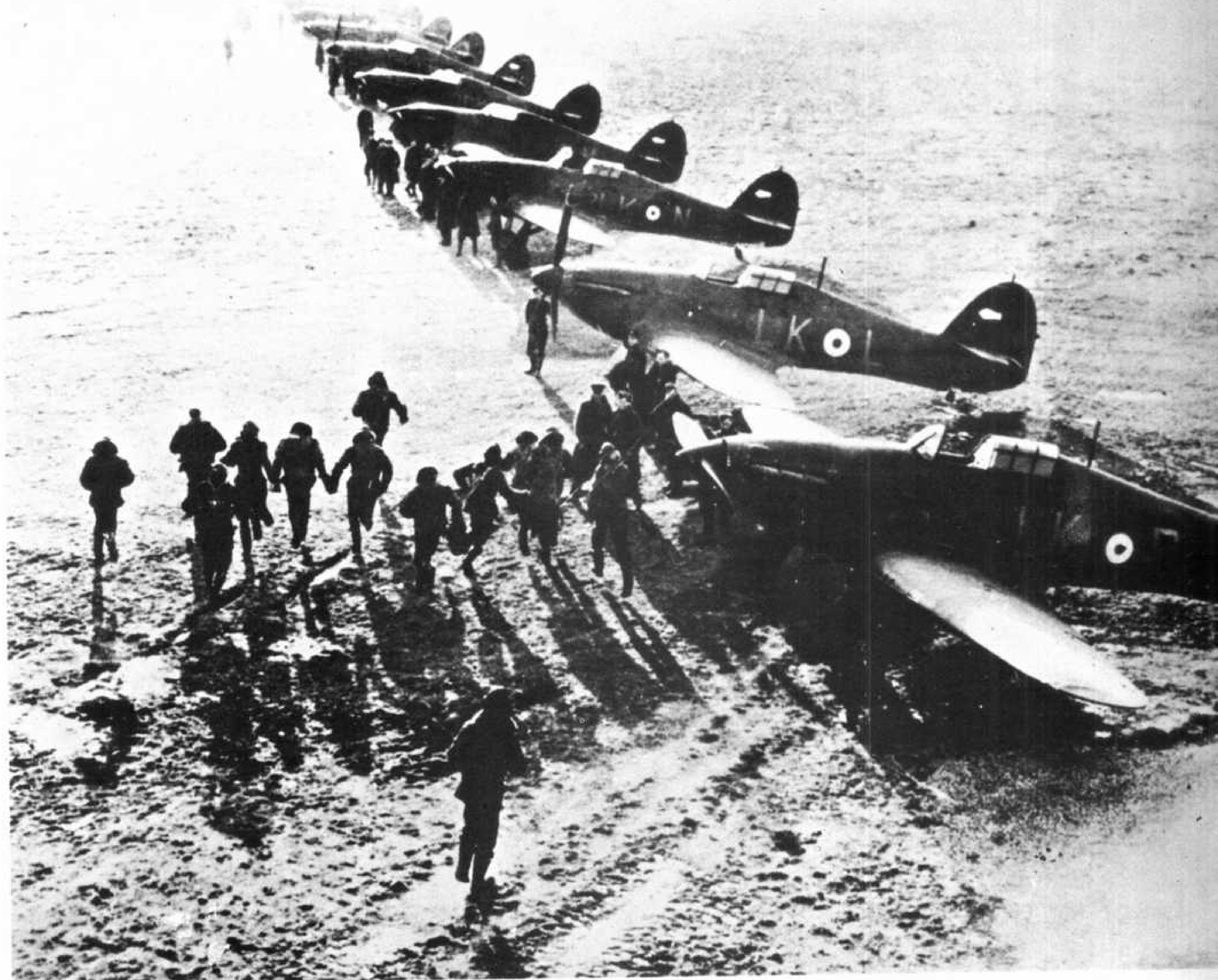
Título original de la obra: Storia dell'aviazione. Queda hecho el depósito
que establece la ley 11.723. Editado en Argentina. Impreso en Macchi,
Pedro Echagüe 3074, Buenos Aires - Junio 1982 - N° 3

HISTORIA DE LA AVIACIÓN

PARTE III

VISCONTEA

Los pilotos corren hacia los Hurricane (derecha) para una salida bajo alarma en el aeropuerto de Church Fenton, base del 87 Squadron. Abajo: el mariscal Goering sigue el ataque de la Luftwaffe, con su Estado Mayor, en el observatorio de Cap Gris-Nez, en la tarde del 7 de setiembre de 1940



OBJETIVO: LONDRES

En aquellos días, en Alemania, no se hacía más que aguardar la noticia de la invasión. La espera estaba subrayada por los cantos marciales trasmitidos por la radio; el más famoso era "Bomben auf England" (bombas sobre Inglaterra), junto con "Wir fliegen gegen England" (volemos hacia Inglaterra). En el discurso pronunciado en el "Sportspalast" de Berlín, el 4 de setiembre, en ocasión de la campaña para el Winterhilfe (auxilio invernal), Hitler se mostró más amenazador que nunca hacia los ingleses, anunciando que esta vez la Luftwaffe destruiría sus ciudades. Es así como dos días antes el Führer había ordenado al mariscal Goering que programase un violento ataque sobre Londres, para vengar el ataque británico a la capital del Reich.

Dowding y sus hombres jamás se habrían esperado una decisión semejante. Precisamente en la última semana de agosto, el Fighter Command había sido sometido a una presión cada vez más insostenible y la nueva táctica con la cual la Luftwaffe atacaba las bases en el sur de Londres amenazaba con arrollar la resistencia opuesta por las unidades de Hurricane y Spitfire. Además, las dos Luftflotte se estaban ensañando contra las fábricas de aviones. El 4 de setiembre, un raid velocísimo y bien planificado de algunas formaciones de Ju.88 había arrasado la fábrica Vickers de Weybridge (Brooklands). La producción de bombarderos Wellington se suspendió —afortunadamente no se trataba de aviones de caza— pero la eventualidad de una interrupción aun en el suministro de estos vitales aparatos no debía excluirse si las cosas continuaban de ese modo. En cambio, los responsables de la Luftwaffe, en obediencia a las decisiones de Hitler, habían cambiado una vez más su objetivo. En esta ocasión le había llegado el turno a Londres.



La operación "Loge"

El 3 de setiembre, el Oberkommando de la Wehrmacht había hecho circular instrucciones secretas acerca de la fecha de la invasión, fijándola para el 20 del mismo mes. Entre Ostende, Dunkerque, Calés y otros puertos de la Mancha se habían reunido, en el ínterin, 1910 lanchones, 1600 pequeñas unidades de escolta, 419 remolcadores y botes costeros y 168 trasportes. Toda esta concentración naval no había escapado, naturalmente, al reconocimiento británico: sobre la base de sus observaciones y las informaciones de los servicios secretos, los ingleses habían previsto el desembarco para la primera semana de setiembre.

Las dos Luftflotte fueron formadas según nuevos criterios. Londres debía ser atacada de día y de noche, con una espantosa rotación destructora. La capital fue dividida, en los mapas de la Luftwaffe, en dos zonas. La zona "A" comprendía el West End con los objetivos más importantes constituidos por las industrias, las centrales eléctricas, las ins-

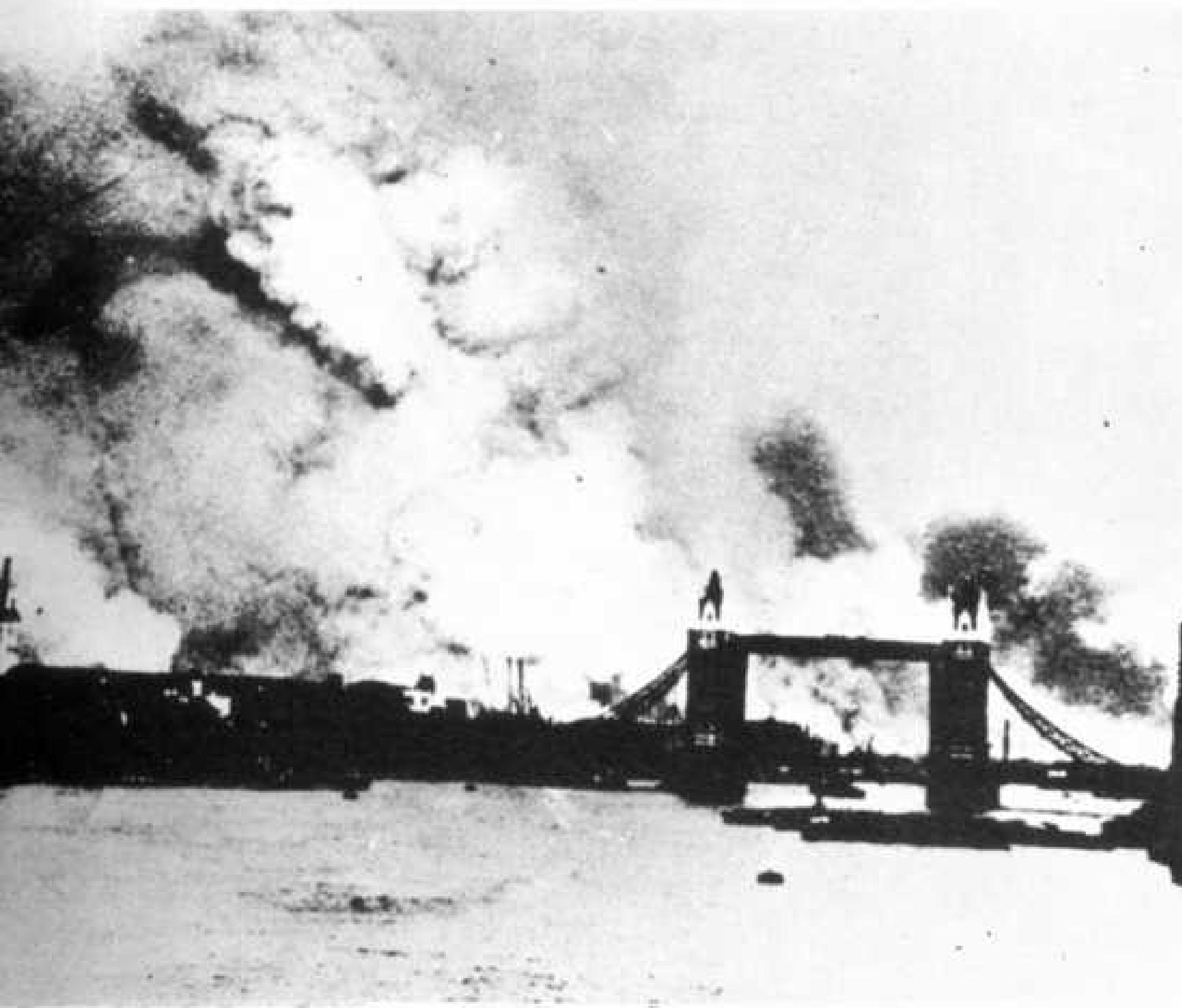




Los Dornier Do. 17Z (izquierda) del I Gruppe del 2º Kampfgeschwader, bombardean establecimientos químicos en el barrio londinense de Beckton, el 7 de setiembre de 1940 (Imperial War Museum).
Derecha: un piloto de caza alemán es ayudado por los especialistas a colocarse el paracaídas, delante de su Bf. 109 listo para el decolaje (Archivo Catalanotto).
Abajo, a la derecha: un Heinkel He. 111 regresa a su base con el fuselaje agujereado por las ametralladoras de 7,7 mm de los Hurricane.
Más abajo: la zona de los diques, en llamas, detrás del "Tower Bridge" en Londres, el 7 de setiembre de 1940

talaciones portuarias y los diques. En la zona "B" se hallaban los restantes barrios. Estaba quien, como el jefe de Estado Mayor Hans Jeschonnek, hubiera querido sembrar el terror directamente en los centros residenciales. "Pero Hitler lo prohibió", relata el historiador inglés Basil Collier, "e insistió en la convicción de que los ataques sobre los objetivos militares eran siempre más redituables". Collier agrega luego: "Excepto para las incursiones diurnas, el hecho de que en la lista de las localidades que serían bombardeadas estuviesen o no incluidos los barrios residenciales tenía muy poca importancia, dado que estos últimos estaban destinados desgraciadamente a recibir siempre impactos".

Las misiones ofensivas fueron divididas entre las dos Luftflotte. La segunda, a las órdenes de Kesselring, realizaría las operaciones diurnas; de noche operaría la 3a., a las órdenes de Sperrle. Este último podía disponer, al comienzo de la nueva ofensiva, de aproximadamente 300 bombarderos; Kesselring tenía en línea 450, pero estos últimos al haber sido considerados insuficientes para resistir el peso de los ataques a la luz del día, fueron reforzados por los Kampfgeschwader 26 y 30 (con He. 111 y Ju. 88, respectivamente) cuya eficiencia, sin embargo, era más bien baja. Para apoyar las fuerzas de desembarco, la gran mayoría de los Ju. 87 fue concentrada, siempre a las órdenes de Kesselring, en los aeropuertos alrededor del Paso de Calés. En la 2a. Luftflotte también fueron agrupadas casi todas las unidades de caza, tanto los monoplaza como los biplaza.



De este modo estuvieron disponibles para las incursiones diurnas por lo menos 1300 aviones de los diferentes tipos (cuando había comenzado la ofensiva, la "Adler Tag", disponía de más de 2000 aviones). Como quiera que fuere, contra esta respetable masa de ataque, el comandante del 11 Grupo británico estaba en condiciones de emplear de 300 a 350 aviones. Si los alemanes hubiesen atacado en masa, las unidades británicas se habrían visto en serias dificultades.

Las últimas pérdidas de la caza inglesa habían sido bastante severas y la situación de los pilotos comenzaba a volverse especialmente grave; no era posible sustituir fácilmente a los caídos y tampoco a los heridos que, cada vez en mayor



cantidad, estaban obligados a prolongadas convalecencias en el hospital. (En total, en los enfrentamientos desde julio hasta octubre, la RAF tendría unos 449 aviadores caídos, de los cuales 29 eran polacos, siete checoslovacos, seis neocelandeses, cinco belgas y tres canadienses.) El 30 y 31 de agosto, la RAF registró la pérdida de 65 caza contra sólo 76 aviones alemanes derribados. El margen para los defensores se había reducido cada vez más. En la segunda fase de la "Batalla", la RAF había perdido 286 aviones contra 380 alemanes.

Los responsables del Fighter Command, preocupados por los ataques a los campos, consiguieron que se apostaran en forma permanente alrededor de los aeropuertos del 11 Grupo, unidades de ingenieros preparados con coches de auxilio y avíos para reparar inmediata-





La población de Londres (derecha) hallaba refugio por las noches en las estaciones de los subterráneos. Abajo, a la derecha: el as británico Douglas Bader fotografiado cuando era comandante del 242 Squadron de Hurricane en Duxford (Imperial War Museum).
Más abajo, a la izquierda: bombarderos alemanes Heinkel He.111 pintados en negro para las operaciones nocturnas, detenidos en un campo belga; en el fondo las redes miméticas para proteger a los aviones de la observación enemiga (Archivo Catalanotto).
Más abajo, a la derecha: salida de un Heinkel He.111 para un bombardeo nocturno sobre Inglaterra (Archivo Bignozzi)

mente los daños en las pistas y en los terrenos de vuelo a fin de permitir la continuación de las actividades. Pero Dowding y Park no sabían que en ese momento los estrategas de la Luftwaffe estaban estudiando los mapas de Londres en lugar de aquellos de los aeropuertos del 11 Grupo. Un nombre mitológico había sido elegido para esa ocasión; la operación había sido designada convencionalmente "Loge", que en la antigua mitología germana era el dios del fuego. Con el nombre de "Walhalla" (paraíso de los héroes) había sido indicada la masa de aviones atacantes.

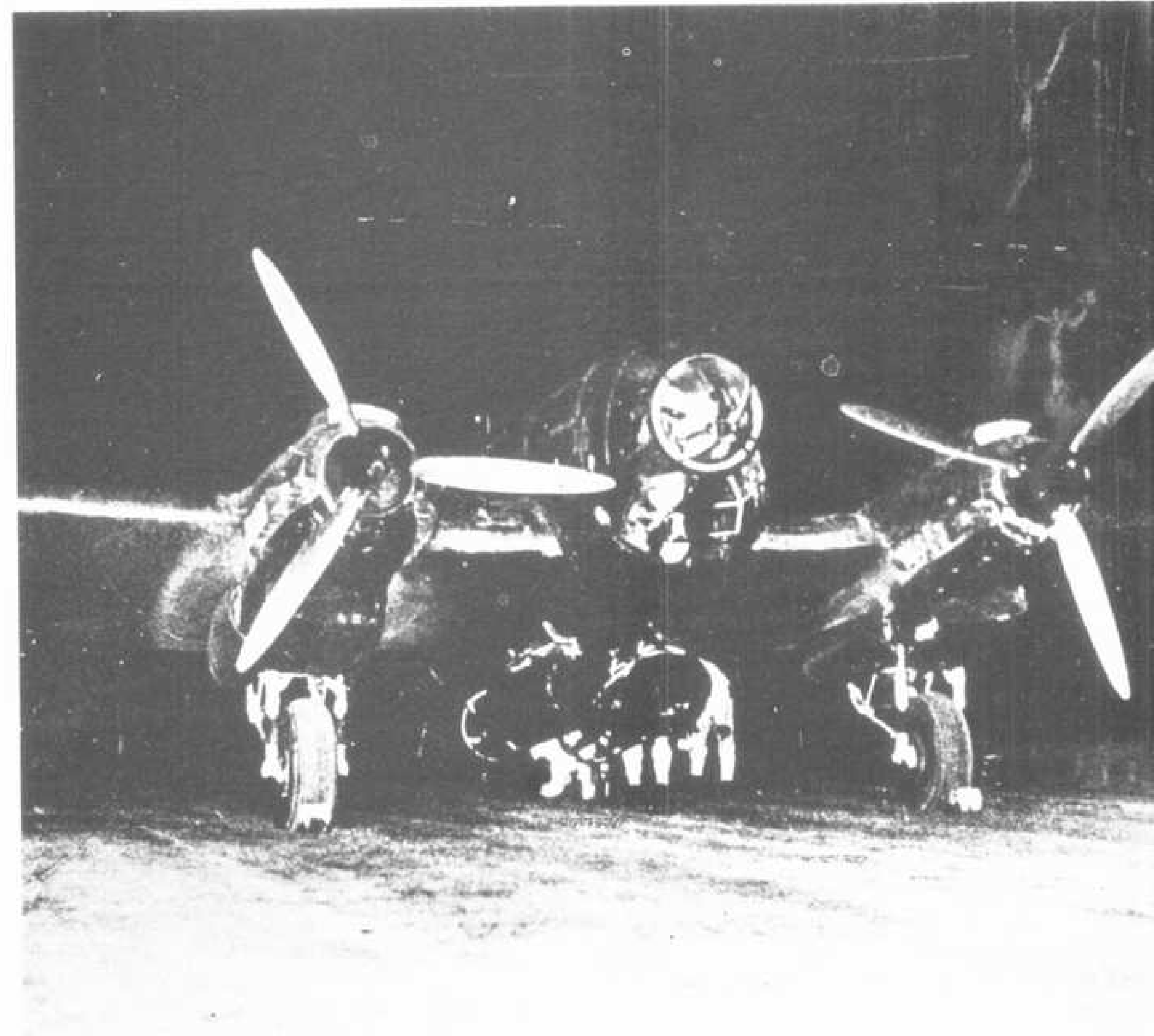
El "Walhalla" de los novecientos

Desde un puesto de observación a pico sobre las aguas del Canal, en Cap Gris-Nez, en la tarde del sábado 7 de setiembre Goering observaba el sobrevuelo de las formaciones alemanas que se agrupaban para la gran incursión. En el rugido de centenares de motores y bajo el ojo alerta de los radares ingleses que ya habían descubierto sus movimientos, el "Walhalla" de 300 bombarderos y 600 caza se estaba acercando al objetivo: Londres. En Uxbridge, en la sala operativa del 11 Grupo, ya comenzaban a desplazarse las fichas de colores que representaban las formaciones amigas y las enemigas. El contralor del grupo, manteniéndose fiel a las disposiciones que imponían defender los aeropuertos y las fábricas de aviones ante todo, maniobraba las formaciones de caza ya en vuelo para proteger estos objetivos. De este modo, el camino hacia Londres se volvió bastante fácil para la 2a. Luftflotte.

El primer avión que llegó al cielo de la capital inglesa en la plenitud de esa tarde de fines de verano fue el Do.17 del comandante del 2º Kampfgeschwader, coronel Fonf, quien tenía como blanco para su unidad a los grandes almacenes y los muelles del Royal Victoria Dock. La incursión duró alrededor de una hora y media. La caza británica fue concentrada, aunque con retraso, en el cielo de Londres, donde también estaba ocupada la artillería. En los combates participaron diecisiete Squadron del 11 Grupo, tres del 12 y uno del 10. Los 38 aviones derribados que se registraron esa tarde, fueron en su mayoría por mérito de los caza; unos cuarenta aviones ingleses entre los que fueron derribados y los que quedaron fuera de uso por accidentes volvió aun más precaria la formación defensiva británica. La vida de la capital fue alterada. Los golpes asestados por los bombarderos fueron mortíferos. Zonas portuarias enteras fueron destruidas, por lo menos tres estaciones terminales de ferrocarril destrozadas y algunos barrios quedaron prácticamente aislados. En total, los bimotores alemanes desengancharon 300 toneladas de bombas. Otra cantidad igual desengancharon los bombarderos nocturnos de Sperrle que a las 20.30 iniciaron el ataque contra Londres perfectamente guiados sobre los blancos por el resplandor de enormes incendios.

El ataque nocturno tuvo un gran efecto sobre la moral de la población obligada a permanecer en los refugios aun después de la terrorífica tarde. Esa noche, la defensa no registró ningún éxito. El







En una base en Francia, en octubre de 1940, el mariscal Goering (izquierda) entre el general Loerzer y el mayor Galland (sin el capote) (Bundesarchiv, Koblenz).
Abajo, izquierda: la antigua catedral de Coventry destruida durante los ataques alemanes nocturnos.
Más abajo: el as alemán coronel Moelders (a la izquierda), que en la época de la Batalla de Inglaterra estaba primero en la lista de mérito por aviones derribados, con más de 50 de ellos (Archivo Bignozzi)



armamento antiaéreo demostró ser inadecuado y la caza, no obstante el empleo de bimotores Blenheim con tripulaciones especialmente adiestradas, no obtuvo mejores resultados. Una escuadrilla experimental hizo volar una vez más un Blenheim provisto de radar de a bordo, junto con otro avión destinado a convertirse en protagonista de los combates nocturnos: el caza bimotor Bristol "Beaufighter", concebido también éste para el descubrimiento y el ataque mediante radar de a bordo. Pero aquella vez los dos aviones no se mantuvieron fieles a las expectativas.

El día 9, la 2a. Luftflotte volvió al ataque con la misma planificación del ataque anterior, pero con fuerzas muy inferiores. Esta vez, el comando de caza inglés no dejó que lo tomaran por sorpresa y a las 16.30 los aviones ya decolaban para interceptarle el camino a los incursores. En el momento en que sobrevolaba Dover, la primera oleada ya era interceptada por dos Squadron. Inmediatamente comenzó un terrible combate de caza y los bombarderos se hallaron expuestos al ataque de los aviones ingleses, que podían llegar de improviso desde los otros sectores. Menos de la mitad de los bombarderos enemigos pudo atacar Londres. La primera oleada se vio obligada a liberarse de la carga en las zonas de Sussex y Canterbury; la otra efectuó un ataque al azar en las zonas de los suburbios, duramente acosada por una unidad de caza que llegó oportunamente desde Duxford. Era la unidad puntera del 12 Grupo, comandada por el agresivo Douglas Bader, que mal soportaba el hecho de tener que depender en cuanto a las operaciones del 11 Grupo. Bader hubiera preferido, entre otras cosas, atacar las formaciones alemanas en alas compactas de por lo menos tres Squadron: una táctica que no le agradaba a Park porque, para reunirse en formación numerosa, los aviones perderían tiempo, terminando por llegar a la interceptación demasiado tarde para tomar parte de manera positiva en el combate guiado por la mesa de control del 11 Grupo. Por el contrario, la táctica de Bader era apoyada por Leigh-Mallory, quien comandaba el 12 Grupo al que pertenecía Bader.

Bader era un personaje singular. Víctima de un accidente con un biplano Bristol en los años anteriores al conflicto, había perdido ambos pies. Había vuelto voluntariamente al servicio activo con una prótesis especial. La inferioridad física había aumentado su valor y su desprecio por el peligro e hizo de él uno de los mayores protagonistas de la caza inglesa de todo el conflicto.

El gran éxito táctico reportado por el Fighter Command turbó profundamente a los alemanes y al mismo Hitler. Más que las pérdidas (28 aviones contra 19 de los ingleses), los impresionó la perfecta coordinación entre contralores y unidades en vuelo que cerró el cielo de Londres a la masa de aviones atacantes.

La tercera incursión fue realizada por las unidades de Kesselring el día 11 con cien aviones solamente. Esta vez los atacantes lograron bombardear objetivos de la zona de Londres, mientras que otros aviones dañaban seriamente la nueva fábrica aeronáutica de Southampton. Los alemanes perdieron 25 aviones y la RAF nada menos que 29. Fue la única vez que, numéricamente, las pérdidas inglesas superaron a las alemanas. Hitler quedó tan satisfecho que llegó a declarar que las probabilidades de inducir a Gran Bretaña a la rendición mediante incursiones aéreas solamente eran tan elevadas que volvían inútil el hecho de afrontar los peligros de un desembarco.

En los días siguientes se produjeron ataques menores. El día 14 se realizó con éxito una gran incursión por parte de los alemanes. Esta vez, las pérdidas de ambas partes fueron iguales: 14 aviones los ingleses y 14 los alemanes. Después de la gran victoria defensiva del día 9, el Fighter Command corría el riesgo de un colapso en ese momento. Los alemanes no lo percibieron, pero estuvieron entonces cerca de la victoria. Si alrededor del 17 de setiembre hubiesen intentado el desembarco, habrían tenido muchas probabilidades de éxito.

La victoria más importante

En la mañana del domingo 18 de diciembre, en Uxbridge, el primer minis-





Aviadores italianos y alemanes (izquierda) en un Dornier Do 17 en el campo belga de Maldegen. En el fondo los CR 42 del 18 Grupo italiano (Archivo Catalanotto).
Derecha: bombarderos BR 20M de la 13 Ala, encuadrada en el Cuerpo Aéreo Italiano, fotografiados durante su traslado a Bélgica (Aeronáutica Militar Italiana).
Abajo: un BR 20M para operaciones nocturnas, oculto debajo de un telón mimético en un campo belga (Aeronáutica Militar Italiana)

tro Churchill y su esposa entraron en la sala operativa del 11 Grupo. Asistirían de cerca a la que sería la victoria más importante de la caza británica. Kesselring se había visto obligado a programar dos incursiones distintas porque no tenía aviones de caza suficientes para escoltar a todos los bombarderos (y algunas unidades de combate deberían efectuar dos misiones en un día). A las diez y media, en la mesa operativa de Uxbridge comenzaron a desplazarse las primeras fichas de colores. A las 11.30, cuando los alemanes cruzaron el Canal de la Mancha, Park ya había hecho decolar once de los veintiún Squadrons de los que disponía. Antes de llegar a Londres, los alemanes tendrían que combatir con estos aviones. Sobre el objetivo hallarían luego a los cinco Squadron del ala guiada por Bader.

En primer lugar entraron en acción el 72 y el 92, que se arrojaron en medio de la formación de los bombarderos tomando de improviso a la escolta. Por la otra parte atacó el 603 Squadron "City of Edimburgh". Los ataques se sucedían implacablemente, cercenando la compacta formación alemana; el combate era tan cerrado que la fuerza de Duxford debió aguardar aparte antes de intervenir para evitar recibir impactos de sus propios compañeros. Los incursores arrojaron las bombas al azar a lo largo de diversos barrios de la ciudad.

En esa ocasión, se lucieron una vez más los polacos y checoslovacos de las unidades que la RAF había organizado con pilotos que habían huido de los países bajo la dominación alemana.

En el camino de regreso, Park lanzó otros cuatro Squadron de Hurricane contra las formaciones alemanas. Churchill preguntó entonces con cuántas unidades de reserva se contaba. La respuesta de Park, "ninguna, señor", lo dejó bastante turbado. En realidad las cosas no estaban así, porque en el ínterin las primeras escuadrillas ya habían aterrizado nuevamente y en diez minutos habían sido reabastecidas, además, estaban también las escuadrillas de los otros sectores. Pero esa frase, igualmente, ha pasado a la historia.

A las 14 llegó la segunda oleada. Había aumentado el número de bombarderos, pero disminuido el de los caza. Los alemanes habían enviado sobre Londres una formación de Bf.109, que debería mantener despejado de Spitfire y Hurricane el cielo de la capital. También en esta oportunidad los incursores fueron interceptados al pasar por la costa. Por lo menos quince Squadron de la RAF se encontraron sobre Londres con un número igual de caza alemanes. Era la ocasión que Moelders, Galland, Wiek, Trauloft y otros ases alemanes habían invocado, pero el resultado no fue el que habían esperado. Galland, que algunas semanas después registraría su cuadragésima victoria, escribió: "Ataqué durante más de diez minutos sin obtener ningún resultado, y diez minutos son demasiados para un combate aéreo".

Ese día se destruyeron 60 aviones alemanes. La aviación inglesa registró 28 pérdidas. En el mismo día se realizaron también otras acciones sobre Portland y Southampton. El 18 de setiembre Londres sería atacada nuevamente, pero sólo con setenta bombarderos. El día 25, la Luftwaffe bombardeaba las fábricas de la Bristol en Filton, obteniendo algunos resultados, al mismo tiempo que era fuertemente resistida por los caza. El 30 de setiembre, los alemanes intentaban bombardear otra fábrica de aviones, la Westland, en Yeovil, pero la caza hacía malograr el intento.

Entre tanto Hitler, que entre otras cosas se había enterado de los daños que las incursiones británicas comenzaban a provocar en la flota destinada a la operación, decidía el 17 de setiembre que el desembarco en Inglaterra se postergaba para otra época a designar. El "León Marino" se había dormido; Inglaterra había vencido su "Batalla". La insularidad británica había resistido —gracias a la defensa aérea— también a la ofensiva de la aviación.

Visto el desastroso balance, las unidades alemanas fueron reorganizadas. Desde ese momento no volverían a intentarse grandes ofensivas diurnas y mientras los nuevos frentes (el Mediterráneo, luego Libia y los Balcanes) solicitasen el envío de algunas de las unidades que operaban en el Canal de la Mancha y Escandinavia, las unidades restantes



serían adiestradas para nuevas misiones. Se aumentarían los vuelos de perturbación con los cazabombarderos. Los caza que habían sido destinados a las escoltas serían cada vez más utilizados para la defensa de los cielos alemanes y los bombarderos pasarían al empleo nocturno.

Italianos sobre el Canal de la Mancha

En octubre llegó a los campos de Bélgica un Cuerpo Aéreo Italiano constituido por la 13 Ala con 38 Fiat BR 20, por la 43 con 37 BR 20 y por la 56 Ala de Caza con dos grupos, uno de 50 CR 42 y el otro de 48 G.50, más unidades menores. Dada la seguridad del éxito alemán, el envío del CAI había sido pedido personalmente por Mussolini para





garantizar una presencia italiana en la fase final de la guerra. Los medios empleados por los italianos habían sido claramente inferiores a los de los ingleses y alemanes y, además, inadecuados para el vuelo en aquel clima, con la proximidad del invierno. También estaban desprovistos de radiofonía y, desde luego, los aviones de caza carecían de radio. No obstante esto, la noche del 25 de octubre los italianos atacaron Harwich. El 29 de octubre se intentó una incursión diurna con quince bombarderos escoltados por 70 caza. Posteriormente, el 11 de noviembre, mientras una formación intentaba una acción de diversión sobre Great Yarmouth, diez BR 20 escoltados por cuarenta CR 42 aún bombardeaban Harwich. Interceptados por los Hurricane, los italianos perdían tres bombarderos y tres caza. Tres bombarderos dañados aterrizaban fuera de pista mientras que los caza, ya sin combustible, estaban obligados a regresar rápidamente y diecinueve de éstos caían fuera del campo. Fue la última acción diurna de bombardeo efectuada por el CAI, que desde entonces atacaría sólo de noche. El 23 de noviembre, los italianos perdían otros dos CR 42.

Los bombarderos italianos lanzaron sobre Inglaterra 54 toneladas de bombas en total. En el mes de enero, el CAI emprendía el camino de regreso a Italia dejando en Bélgica sólo al 20 Grupo con el G.50, que permanecería en línea hasta abril de 1941.

La guerra electrónica

En la noche del 14 de noviembre, 449 aviones alemanes destruían la pequeña ciudad de Coventry comenzando una serie de ataques terroristas sobre las ciudades inglesas que duraría casi hasta fines de mayo, es decir, cuando la Luftwaffe estaba casi totalmente ocupada contra la Unión Soviética. Los ataques en masa fueron efectuados por centenares de aviones. En abril Londres fue atacada dos veces por 685 y 712 aviones respectivamente, que desengancharon más de dos mil toneladas de bombas.

En sus ataques, los aviadores alemanes tenían la ventaja de contar con un sistema de referencia basado en dos radioemisores de haz. En la intersección de los dos haces de ondas se hallaba el objetivo. En condiciones climáticas adversas, los bombarderos nocturnos recurrían a un sistema de representación de a bordo, llamado "Knickhein". Los ingleses lo descubrieron y lo volvieron inofensivo recurriendo a radioperturbación, pero los alemanes, a su vez, supieron anular las contramedidas de los ingleses. De este modo, había comenzado la guerra electrónica. De noche, mientras tanto, los Beaufighter estaban repitiendo con el radar los éxitos de los Spitfire.

DE DAKAR AL DESIERTO

El 23 de setiembre de 1940, una tentativa de desembarco anglo-francesa en Dakar fue el primer síntoma de que los británicos intentaban, después de haber sufrido durante tanto tiempo el avance de los enemigos, reanudar la iniciativa de las operaciones bélicas.

En Dakar, importante base aeronaval del África Ecuatorial Francesa en las costas del Atlántico, estaban concentradas diversas unidades de la flota de Vichy, entre las cuales se hallaba la modernísima (aunque no completamente a punto) nave de combate Richelieu y algunas unidades de la aviación militar. En la práctica, la provista base representaba el punto clave del poder militar francés en las colonias. El general De Gaulle, quien refugiado en Gran Bretaña había constituido un gobierno disidente al invitar a todos los franceses a que continuasen la guerra al lado de los Aliados, deseaba obviamente adueñarse



La llegada de los caza Fiat G.50 (arriba primer término) del 20 Grupo, a Ursel (Aeronáutica Militar Italiana). Arriba segundo término: un BR 20M de la 243 Escuadrilla, perteneciente a la 43 Ala con asiento en Chèvres, derribado en Harwich durante la acción del 11 de noviembre de 1940 (Archivo Catalanotto).
Abajo: el piloto de un CR 42 obligado a aterrizar, el 11 de noviembre de 1940, mientras es escoltado por la policía militar inglesa (Aeronáutica Militar Italiana)



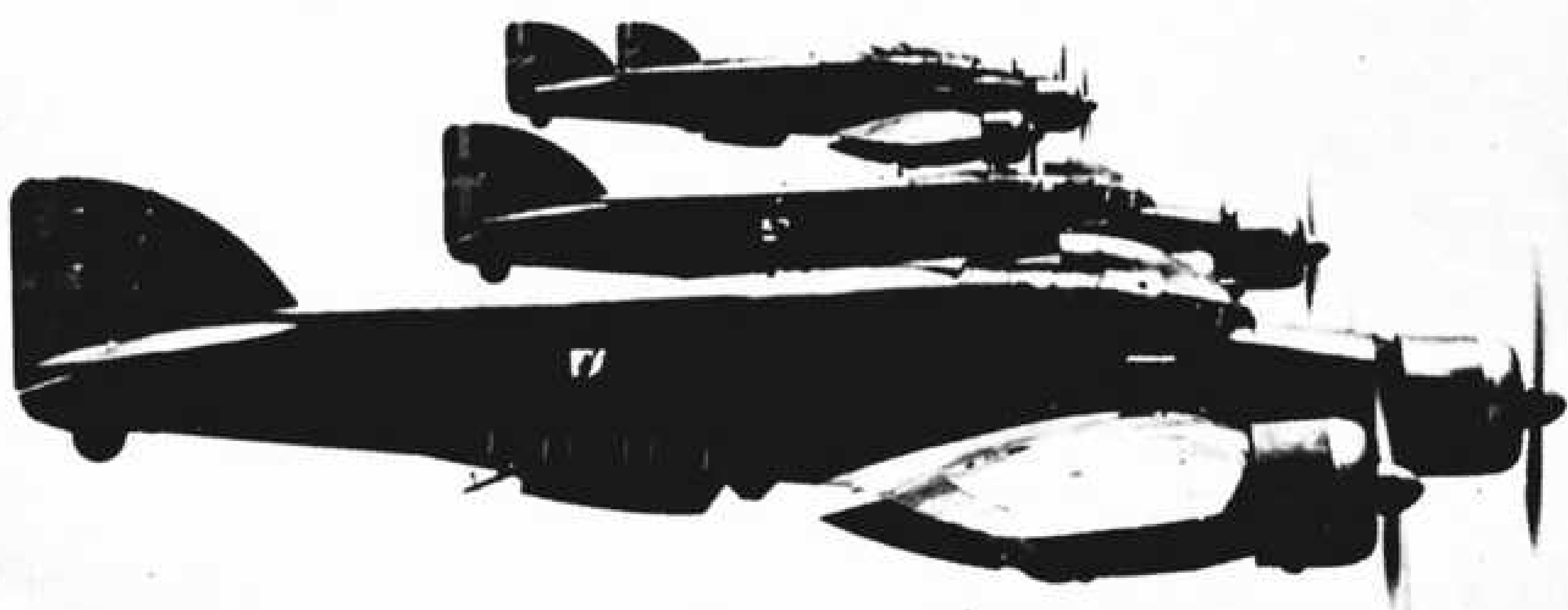


Un avión de picada naval francés Lioré Nieuport 411 (izquierda) obligado a un aterrizaje de emergencia en Cerdeña, en el verano de 1940 (Archivo Bignozzi). Abajo: en vuelo sobre el frente libio-egipcio una formación de la 54 Escuadrilla de la 15 Ala de Bombardeo, comandada por el coronel Silvio Napoli (Aeronáutica Militar Italiana). Más abajo: un Blenheim I sobrevuela a baja altura una unidad mecanizada inglesa en el desierto egipcio (Imperial War Museum)

de Dakar y completar un proceso de reunificación de todos los recursos de su país, fuera del territorio metropolitano. El más ferviente defensor de esta iniciativa era Churchill quien, después del episodio de Mers-el-Kebir, pretendía definir cuanto antes la cuestión de las fuerzas francesas que seguían siendo eficientes; además, no sólo deseaba liberarlas de la influencia del gobierno de Vichy y por lo tanto de Hitler, sino también recobrarlas para la causa de los Aliados.

El intento de desembarco en Dakar falló (aunque más tarde De Gaulle lograría igualmente su objetivo, con medios políticos) principalmente por lo inadecuado del apoyo aéreo proporcionado al contingente de desembarco. Tal apoyo aéreo estaba constituido por los aviones del Hermes, en su mayoría compuestos por biplanos Swordfish. Provistos de torpedos, estos aviones deberían atacar los cruceros franceses que quedaron, en cambio, bajo la protección de los fuertes costeros.

La reacción de las defensas terrestres fue muy eficaz y, cuando las unidades británicas se hallaron dentro del alcance de tiro, se vieron obligadas a retirarse veinte millas de la costa. El posterior bombardeo de los fuertes por parte de los Swordfish se reveló ineficaz; es más, tres aviones de este tipo fueron derribados por la defensa antiaérea francesa. Inmediatamente después, desde las pistas de Dakar decolaron formaciones de bombarderos bimotores Martin, que formaban parte del primer lote de aviones de este tipo, suministrados por Estados Unidos a Francia poco antes del armisticio. Los Martin atacaron las naves inglesas volando en altura, sin obtener resultados concretos. Ya sea por estos motivos militares como por razones delicadamente políticas, los anglo-franceses desistieron de su propósito después de tres días de tentativas retirando la escuadra naval.

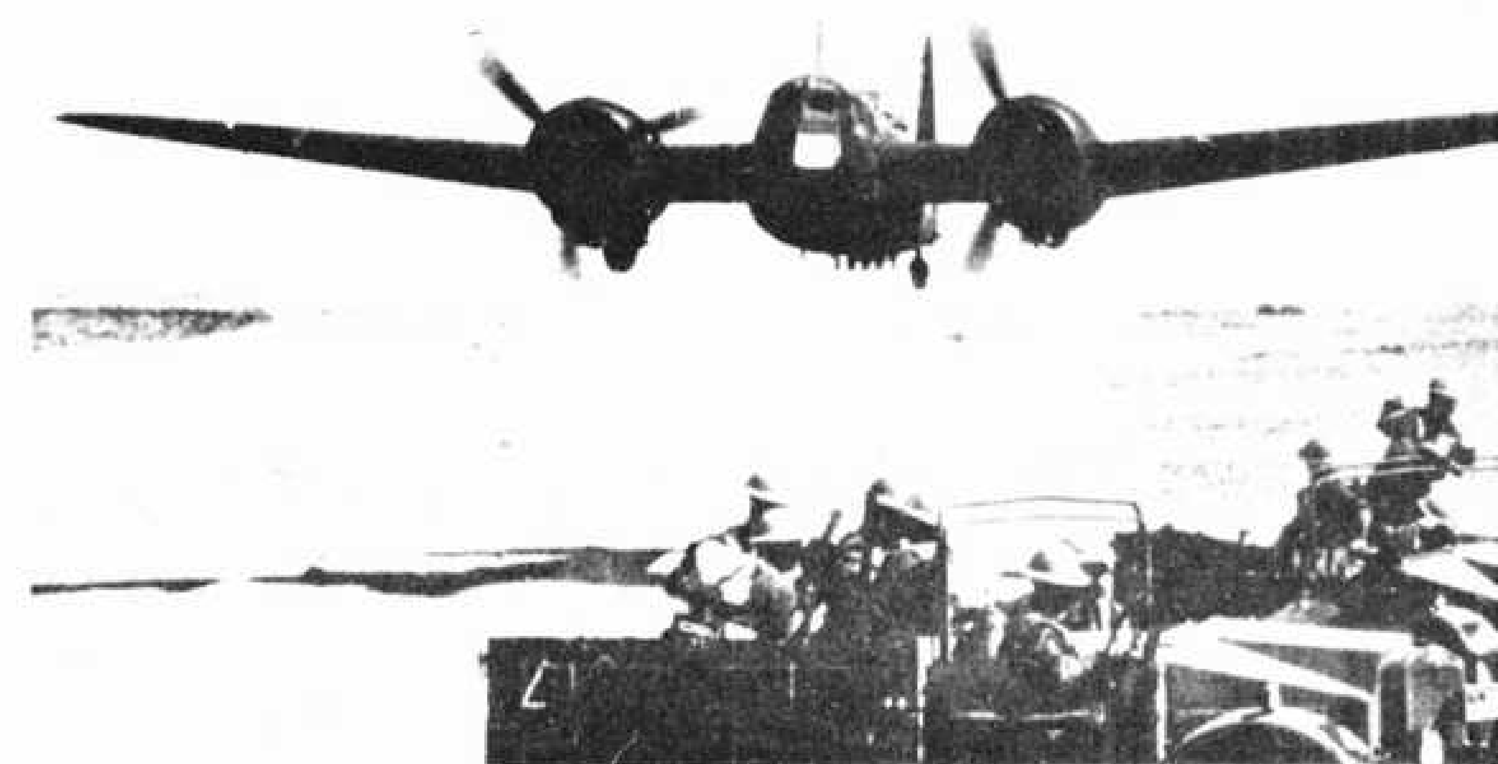


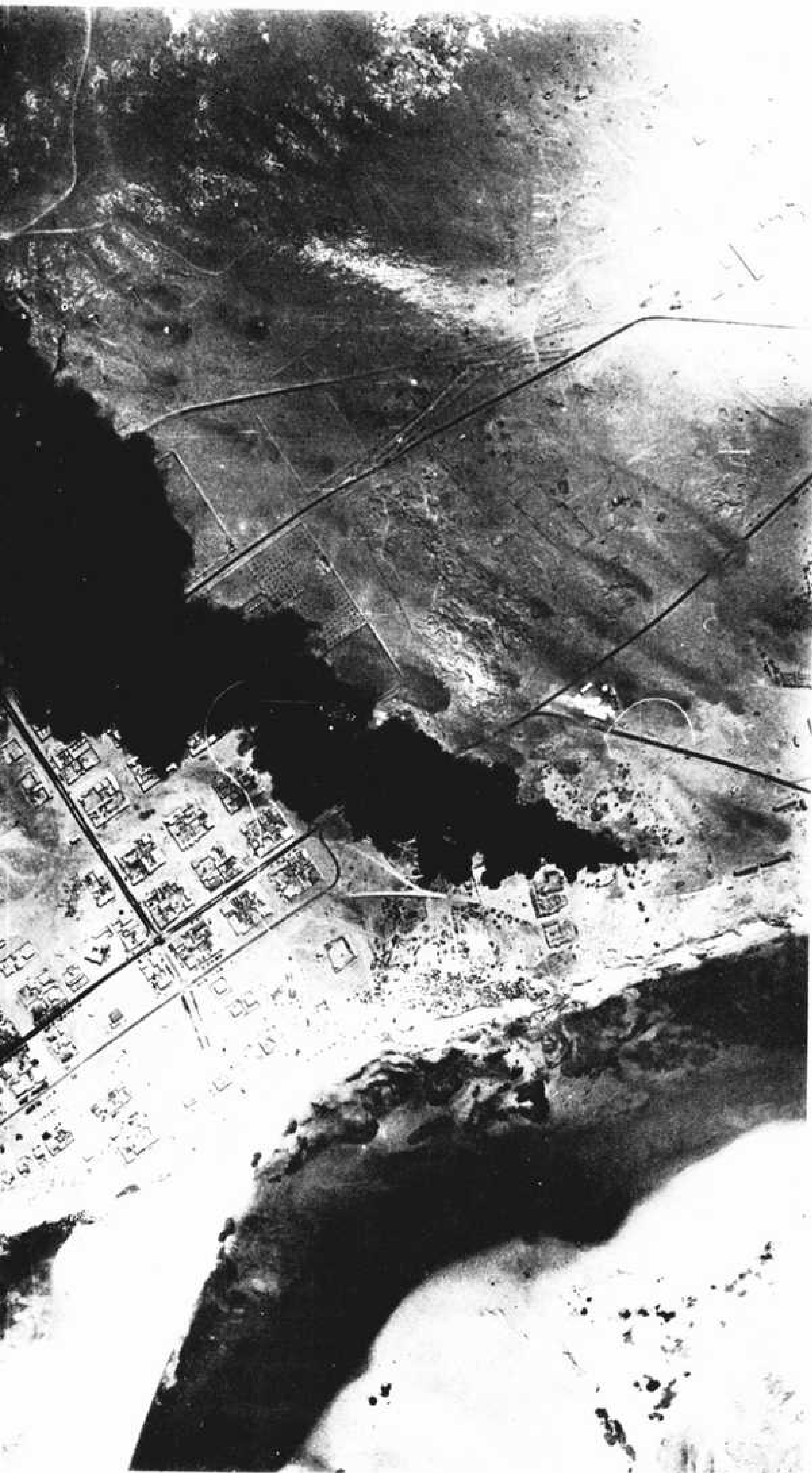
Vale la pena recordar que, al comenzar el desembarco los franceses de De Gaulle planificaron una singular operación, que consistía en enviar a algunos oficiales, que habían decolado desde el portaaviones Hermes con dos pequeños monomotores franceses de turismo, a la base aérea de Dakar, con el fin de "fraternizar" con sus colegas de las fuerzas de Vichy y recobrarlos para la causa británica. La misión se cumplió y, en un primer momento, los hombres de De Gaulle indicaron que habían obtenido resultados positivos, pero poco después fueron apresados por los hombres de Vichy.

En la frontera libia

Mientras tanto, el conflicto se había extendido a un nuevo frente de operaciones, a lo largo de la frontera entre Libia y Egipto. En junio de 1940, al estallar la guerra, la Real Aeronáutica disponía, en Libia, de aproximadamente 300 aviones eficientes, a los cuales se contraponían de 300 a 500 aviones ingleses, que comprendían por lo menos cien bombarderos y ciento cuarenta caza. En un principio los ingleses tenían en línea sólo aviones de modelo inferior —en cuanto a performances— a los italianos. Por ejemplo, las unidades de caza estaban totalmente equipadas con biplanos Gladiator, mucho menos veloces que los trimotores S.79 de bombardeo, que constituían la espina dorsal de la línea italiana.

Muy distinta parecía la situación en lo que concernía a la organización logística —que parecía muy débil por parte de los italianos— y a las telecomunicaciones (estas últimas eran tan eficientes en los ingleses como precarias en las bases libias). Además, la RAF disponía de excelentes instalaciones radiofónicas con comunicaciones entre aviones y unidades terrestres y en especial con medios blindados. Los carros blindados británicos, aunque generalmente de tipo no moderno, eran sin embargo veloces y sus tripulaciones, bien adiestradas y dotadas de





Un bombardeo de depósitos militares en Marsa Matruch (izquierda) efectuado por los S.79 de la 15 Ala (Aeronáutica Militar Italiana).
Abajo: el mariscal Balbo en un carro blindado inglés capturado en el desierto libio después de una acción combinada con la aviación.
Más abajo: una estación de radio camuflada entre la vegetación en el campo de Maraua (Cirenaica), base de la 15 Ala (Aeronáutica Militar Italiana).

un gran espíritu agresivo, efectuaban frecuentes incursiones más allá de la frontera atacando de improviso columnas italianas o sorprendiendo guarniciones aisladas. Cuando las unidades italianas contraatacaban con mayores fuerzas, los ingleses solicitaban la intervención de sus fuerzas aéreas que aparecían inmediatamente. Estas unidades blindadas móviles británicas funcionaban también como puestos avanzados para indicar el paso, sobre sus cabezas, de formaciones de aviones de reconocimiento o bombarderos italianos. De ese modo, los ingleses tenían un eficaz sistema de señalación que suplía la falta de instalaciones de radar en África.

A esto, agréguese que el gobierno italiano había impartido disposiciones al mariscal Balbo, gobernador de Libia, para que dispusiese a las tropas en posición defensiva, considerando que la guerra concluiría en poco tiempo. Sólo el 21 de junio, después de la caída de Francia, Balbo fue autorizado a concentrar las fuerzas de las cuales disponía en la frontera egipcia, para disponer con antelación una ofensiva en territorio enemigo.

Aviones contra tanques

En África septentrional las primeras semanas del conflicto estuvieron caracterizadas por un empleo intensivo de la Real Aeronáutica contra blancos móviles terrestres (vehículos blindados y acorazados de los incursores ingleses). La carencia de medios del mismo tipo y de cañones antitanque adecuados para resistir a los vehículos británicos se obvió de esa manera. Sin embargo, el empleo de aviones de caza y bombarderos (con mayor frecuencia de estos últimos) contra pequeños blancos terrestres, si bien permitió a la Real Aeronáutica rechazar las infiltraciones enemigas, deterioró de modo extremadamente grave aparatos y tripulaciones. El mismo mariscal Balbo manifestó hondas preocupaciones por este empleo de sus fuerzas aéreas y, hacia fines de junio, reclamó a los comandos interesados del ejército para que cesasen de recurrir a este tipo de apoyo desde el aire. En efecto, en aquellas primeras semanas de guerra en el desierto, la Real Aeronáutica cumplía solamente acciones que debían ser efectuadas por unidades terrestres.

Las exigencias de ese frente tan particular tuvieron un cierto eco aun en Italia y los máximos responsables militares dispusieron el inmediato envío a Libia



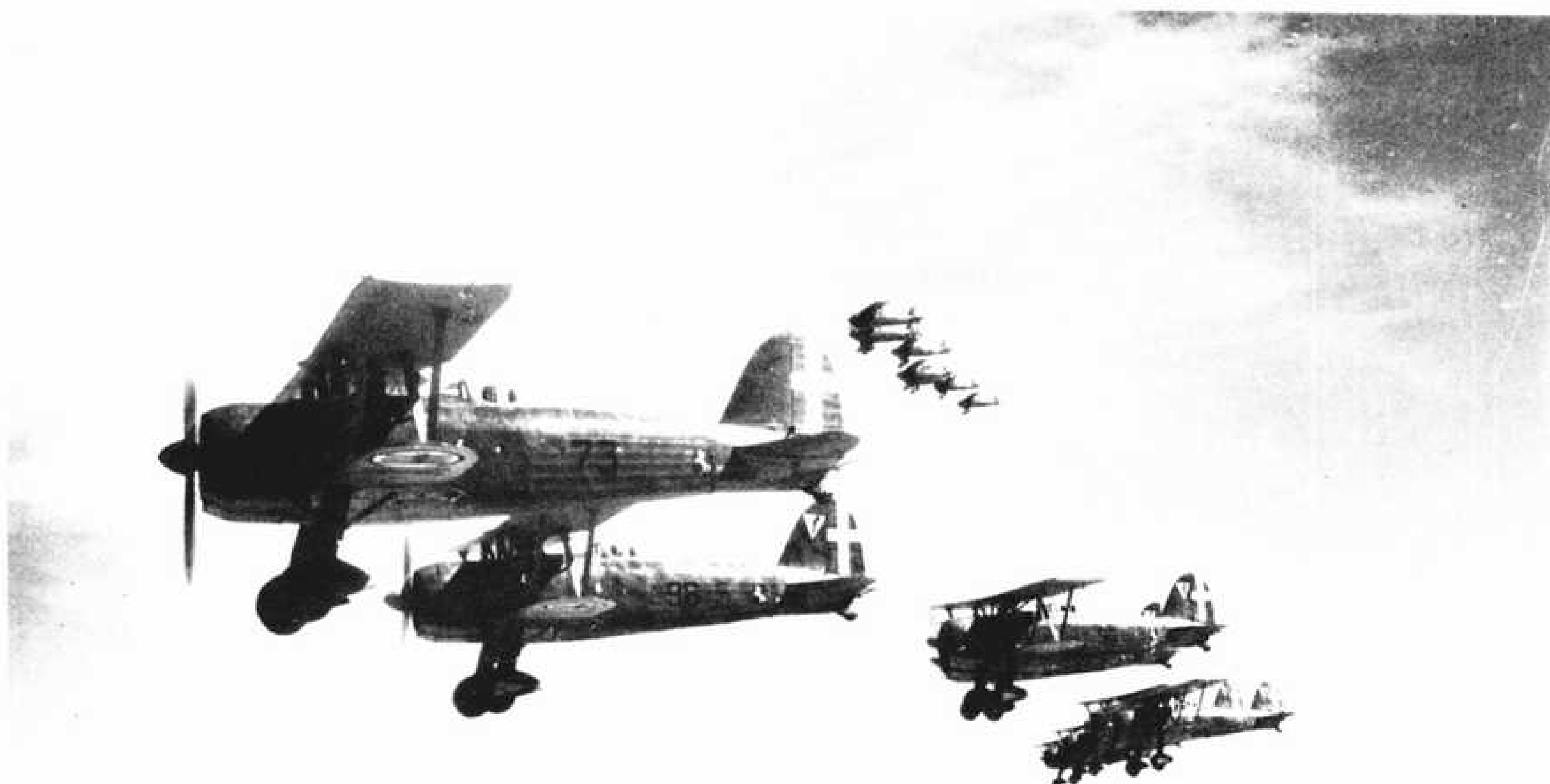
de tanques medianos. Mientras esperaba que éstos estuviesen disponibles, la aviación italiana continuó operando contra los ingleses actuando como bases avanzadas que, como tales, estaban expuestas a la ofensiva aérea enemiga, dado que la estructura del terreno, casi llano y sin posibilidades de camuflajes de cualquier clase, las hacía fácilmente identificables. Tampoco se podía contar con una adecuada defensa antiaérea, pues faltaban casi completamente artillerías móviles de este tipo.

Además, el 28 de junio, mientras regresaba de una visita al frente avanzado efectuada con dos trimotores S.79, el mariscal Balbo era derribado por los cañones de la misma marina italiana, mientras aterrizaba en Tobruk.

Este incidente privó a las fuerzas armadas italianas en Libia de uno de los hombres más preparados de que disponía en materia de empleo de la aviación.



Una formación de Fiat CR 42 (abajo) del 9º Grupo de la 4a. Ala de caza terrestre en vuelo en la zona del frente libio-egipcio en 1940 (Instituto Luce).
Más abajo: el CR 42 (MM 5028) perteneciente a la 73 Escuadrilla del 9º Grupo de Caza en El Adem (Libia) recuperado, aún dañado, después de un aterrizaje fuera de pista (Aeronáutica Militar Italiana).



ÁFRICA SEPTENTRIONAL Y EL MEDITERRÁNEO

Hacia fines de junio de 1940, cuando ya parecía claro que la guerra contra Gran Bretaña requeriría tiempo y esfuerzos ingentes, el Comando de las fuerzas armadas italianas en África septentrional recibió la autorización para pasar de la fase defensiva a la ofensiva. Para ello se elaboró un plan de operaciones que preveía la concentración de tropas y medios, ya sea terrestres como aéreos, cerca de la frontera con Egipto, de modo que se pudiese iniciar el avance sobre territorio británico, apenas fuese posible.

Las fuerzas aéreas italianas se habían visto afectadas seriamente en las primeras semanas del conflicto, especialmente por su empleo contra objetivos terrestres de poca importancia. Sin embargo, los efectivos seguían siendo considerables y, sobre todo, la Real Aeronáutica podía ostentar una indiscutible ventaja sobre la RAF por dos buenos motivos: la elevada velocidad de los bombarderos S.79 que les permitía escapar de la caza británica y la superioridad general de las performances y el armamento del caza tipo italiano, el Fiat CR 42, con respecto a su directo rival, el Gloster Gladiator. En los primeros días del conflicto los ingleses disponían de un solo Hurricane; posteriormente llegaron otros pocos, que defendían a la zona del delta del Nilo de las incursiones.

Por lo tanto, entre fines del verano y comienzos del otoño, los italianos cruzaron la frontera, pudiendo conquistar Sidi Barrani con relativa facilidad después de muchas presiones de las supremas autoridades sobre los comandos militares, bastante reacios a movilizarse.

Los partes operativos ingleses de aquella época atribuyen el éxito italiano en gran parte a su dominio del aire. En efecto, este juicio es muy digno de consideración, desde el momento que en lo que concernía a dotación de medios blindados y acorazados y mecanización de las tropas, los ingleses se hallaban, sin ninguna duda, en mejores condiciones que los italianos. En este período del conflicto, que se prolongó hasta los primeros días de diciembre, la RAF sufrió la iniciativa italiana y, en muchos casos, la caza inglesa evitó cuidadosamente el combate con las nutridas formaciones del CR 42 de la Real Aeronáutica. Resultados positivos se obtuvieron en el ataque a los medios blindados británicos en tierra, tanto es así que al llegar a una conclusión de los éxitos alcanzados, la aviación italiana pudo calcular que había destruido, entre otras cosas, unos ochenta tanques enemigos. No obstante esto, la Real Aeronáutica reveló rápidamente algunas carencias fundamentales, como un insuficiente armamento de caída y, sobre todo, una reducida confiabilidad de los Breda Ba.65, en los cuales se habían depositado muchas esperanzas dado que deberían constituir —por lo menos en las intenciones de los supremos comandos— el esqueleto de la aviación de ataque.

En realidad, estos aparatos no revelaron estar a la altura de la situación y las unidades que estaban equipadas con ellos sufrieron graves pérdidas en incidentes de vuelo, al punto que los pilotos los utilizaban contra su voluntad. La carencia de aviones de ataque se suplió empleando, en lugar de los Breda Ba.65, los ya superados Fiat CR 32, equipándolos con portabombas y bombas de 15 kg. Éstas, si bien resultaron eficaces con respecto a los vehículos blindados y los tanques livianos, no fueron igualmente eficaces respecto de los medios más protegidos como los tanques de apoyo para la infantería. Por otra parte, una unidad de la Royal Australian Air Force empleaba, en el mismo período, en los ataques a tierra, un Squadron de Gloster Gauntlet, ya superado bajo muchos puntos de vista.

Al mismo tiempo, el alejamiento de los italianos de sus propias bases logísticas, a continuación del avance, comprometió de manera grave la capacidad operativa de la Real Aeronáutica, obligada a concentrarse en campos de emergencia,





Este CR 32 (izquierda) de la 160 Escuadrilla (50 Ala de ataque), que había sufrido u accidente en el aterrizaje, fue recuperado por la Escuadra de Reparaciones de aviones y motore El Adem (Aeronáutica Militar Italiana).
Abajo: pilotos del 12 Grupo de la 50 Ala de ataque delante de un Breda 65 ubicado en la fosa donde se efectuaba la armonización de las armas fijas alares (Archivo Catalanotto). Más abajo: bombardeo de la estación ferroviaria de Marsa Matruk (Egipto) llevado a cabo el 8 d setiembre de 1940 por S.79 de la 54 Escuadrilla (15 Ala) (Aeronáutica Militar Italiana)

con reabastecimientos no adecuados y sometida a los peligros de eventuales ataques aéreos enemigos, como sucedió apenas la RAF recibió los refuerzos esperados.

Los ingleses contraatacan

Hacia fines de 1940, Gran Bretaña se hallaba en una situación peligrosa. Excluida de Europa continental por la ofensiva de los submarinos alemanes y en el Mediterráneo por la presencia de la flota y la aviación italianas, veía en peligro sus rutas de reabastecimiento en el Atlántico.

La actitud que debía tomarse para cambiar la marcha de las operaciones fue objeto de vivas discusiones en el Consejo de los jefes del estado mayor británicos. Se siguió la línea de conducta más lógica: aumentar las fuerzas existentes en África para poder resistir a los italianos tanto en Egipto como en los territorios orientales y tratar, entonces, de recobrar el control del Mediterráneo.

La estrategia británica se orientó, fundamentalmente, en dos direcciones: reforzar la base aérea de Malta para poder impedir u obstaculizar al menos el flujo de los reabastecimientos italianos a Libia; al mismo tiempo, reequipar las fuerzas armadas apostadas en Egipto, en especial la aviación, para poder expulsar otra vez a los italianos al otro lado de la frontera y asumir la iniciativa de las operaciones.

Entre tanto en África oriental se trataba de hacer frente a la disposición italiana que, en un principio, gozaba de la ventaja de la centralización de las fuerzas tanto aéreas como terrestres. De este modo los italianos resultaban ser no inferiores, por lo menos en potencia, a los ingleses que, aun disponiendo de una aviación numéricamente más importante que la italiana, estaban dispersos en un territorio muy vasto que se extendía de las costas de Kenya a los desiertos de Sudán. Existía la posibilidad, en favor de los ingleses, de poder reemplazar fácilmente las pérdidas y hacer afluir provisiones en grandes cantidades mediante las rutas circunafricanas. La Real Aeronáutica se hallaba, por el contrario, ante la imposibilidad de enviar aviones y municiones a África oriental, sino mediante aviones de trasporte, como luego sucedió.

La ofensiva británica estalló el 9 de diciembre de 1940 desde las bases egipcias sin que los italianos, a pesar de haber sido advertidos de la preparación inglesa por los aviones de reconocimiento de la Real Aeronáutica, pudiesen detener el golpe. La razón fundamental del éxito de las operaciones bélicas de Gran Bretaña fue la inversión de la relación de fuerzas en lo que concernía a la aviación. En efecto, habían llegado a Egipto muchas unidades de bombardeo y de caza y, en especial, muchas unidades de la RAF habían recibido los Hurricane que sustituyeron, progresivamente, a los ya superados Gladiator. Los CR 42 que habían sido puestos delante de un enemigo temible, perdieron el control de los cielos del combate y con éstos fueron menos eficaces los bombarderos italianos. Sin el dominio del aire, el ejército italiano manifestó inmediatamente los defectos derivados del armamento antitanque y antiaéreo inadecuado y de la falta de unidades mecanizadas y blindadas. En poco tiempo, los ingleses lograron reconquistar los 90 km de territorio egipcio cedidos en un comienzo y luego cruzaron la frontera con Libia ocupando, en algunas semanas, toda Cirenaica.

En el trascurso de un par de meses, las fuerzas británicas capturaron más de ciento treinta mil prisioneros, 180 tanques medianos, 845 cañones y más de 200 tanques livianos: todo al escaso precio de 500 muertos, 55 desaparecidos y menos de 1400 heridos.

La acción británica estuvo apoyada de modo determinante por la escuadra naval con base en Alejandría, que flanqueó continuamente el avance de las tropas terrestres efectuando muchos y eficaces bombardeos a las costas y los puertos italianos. La Real Aeronáutica, a causa de la carencia de aparatos, no logró resistir la formación naval británica. Los bombardeos de altura resultaron poco fructíferos y, en consecuencia, también las pocas tentativas de atacar las naves inglesas con aviones torpederos. Tampoco se habían obtenido resultados positivos con los repetidos bombardeos al





Para escapar al control aéreo y naval italiano en el Mediterráneo, desde fines de 1940 los aviones eran enviados desde Inglaterra a Egipto por vía marítima hasta Takoradi (Costa de Oro) y de aquí en etapas, en vuelo hasta África Septentrional. Derecha, un Hurricane mientras es sacado del cajón después del desembarco en Takoradi (I. W.M.). Debajo: un Lysander inglés destruido en tierra por ataques italianos en el aeropuerto egipcio (Archivo Falessi).
Abajo izquierda: el Squadron Nº 80, que en mayo de 1939 se unió con los Gladiator al Nº 33 en Ismailía para participar en la defensa del Canal de Suez

puerto de Alejandría: la falta de modernos instrumentos de puntería y bombas adecuadas para las operaciones antinave jugó un papel determinante en el fracaso de los valientes ataques de los aviones italianos. En la noche del 15 al 16 de agosto, tuvo lugar el primer ataque efectuado por aviones torpederos italianos contra las naves ancladas en la rada de Alejandría. Eran cinco S.79 de la 278 Escuadrilla con base en El Adem, mas el ataque no tuvo éxito.

El ataque a Grecia

Una de las causas de la derrota italiana en África septentrional fue, indudablemente, la decisión política de dispersar, las ya escasas fuerzas disponibles, en diversos sectores. Dos alas de bombarderos y dos de caza habían sido enviadas a Bélgica para contribuir a la ofensiva aérea de la Luftwaffe contra Inglaterra. Los resultados obtenidos fueron absolutamente insignificantes, se perdieron inútilmente aviones y tripulaciones que habrían podido ser empleados con otros resultados en África septentrional. Pero, sobre todo, la decisión de atacar a Grecia bloqueó, en el territorio metropolitano, una cantidad muy grande de aviones.

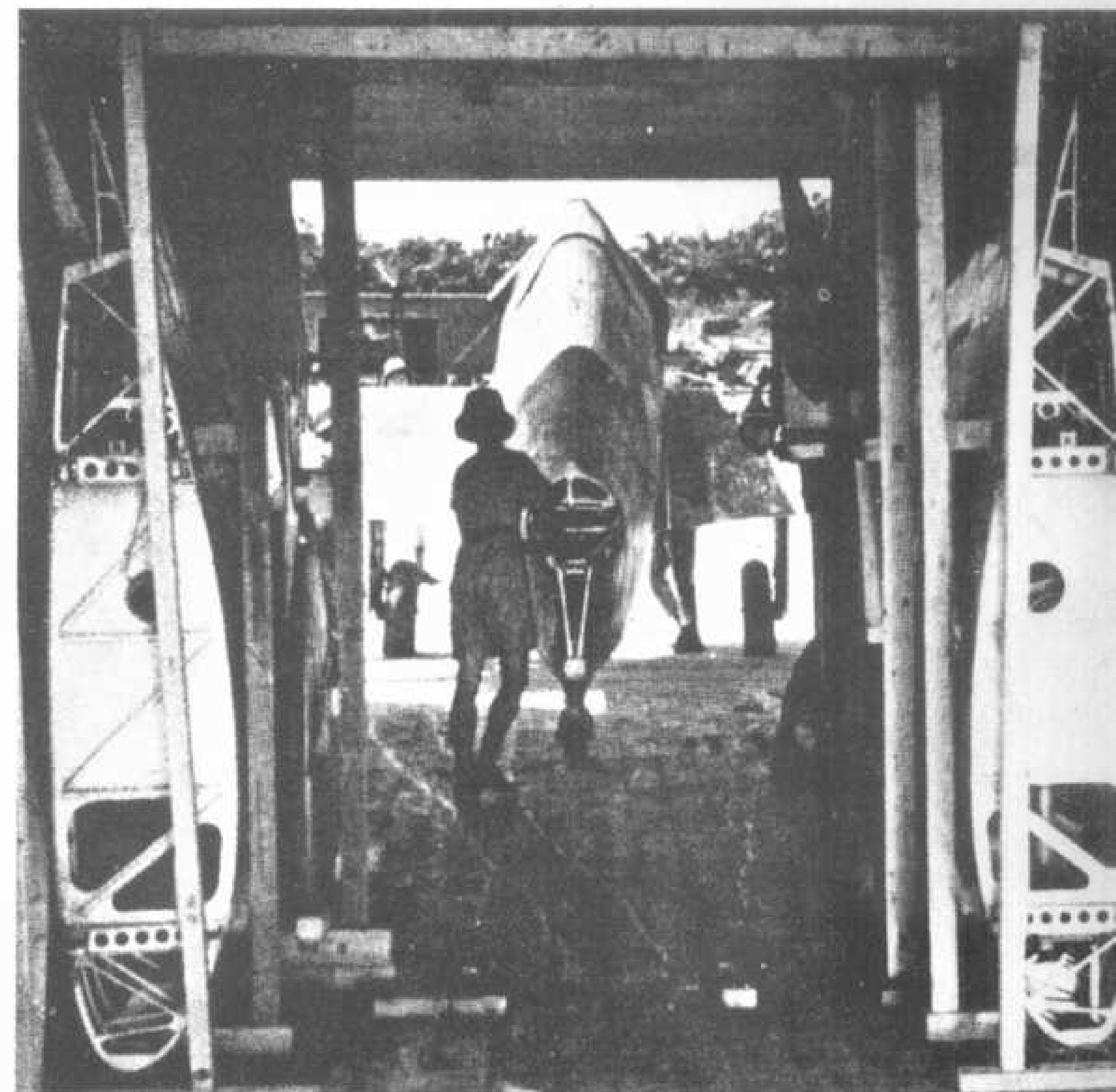
La declaración de guerra a Grecia fue comunicada el 28 de octubre de 1940, con la convicción de que en un par de semanas la resistencia helénica caería. Los máximos responsables militares, diplomáticos y políticos compitieron, en esta ocasión, en la demostración de ignorancia, ligereza, incapacidad y mala fe.

La realidad demostró ser muy distinta, ya sea por las dificultades intrínsecas del terreno de operaciones, áspero, poblado de montañas, prácticamente carente de vías de comunicación, como por las malas condiciones meteorológicas propias de la estación. Para el conflicto con Grecia la Real Aeronáutica disponía de la aviación de Albania, que tenía en línea ocho escuadrillas de bombardeo, nueve de caza y tres de observación aérea, por un total de aproximadamente 200 aviones, y de la 4a. Escuadra aérea, trasladada a la Pulla, que disponía de 18 escuadrillas de bombardeo y cuatro de caza, con otros 200 aviones. Se prefirió concentrar los bombarderos en la Pulla para no agravar la situación logística, dado que sería necesario reabastecer a las bases en Albania por vía marítima.

En esta ocasión, la Real Aeronáutica trasladó desde Sicilia, donde había efectuado acciones sobre Malta, a los Ju.87 obtenidos de Alemania y bautizados con el nombre que rápidamente se volvió popular: "Picadores". El 27 de octubre se trasladó de Comiso a Lecce el 96 Grupo, seguido por el 97 el 6 de diciembre.

Según las intenciones del alto comando la aviación de bombardeo italiana debería impedir la concentración del ejército griego, permitiendo a las tropas terrestres avanzar fácilmente. Esta maniobra no se cumplió porque los griegos revelaron ser muy hábiles en la utilización del terreno, favorable a ellos, y también por la gran cantidad de días muy lluviosos. En aquella época no se disponía de aparatos que permitiesen el bombardeo a ciegas y, por otra parte, resultaba muy difícil batir adecuadamente posiciones en la montaña, como ya lo había experimentado la Real Aeronáutica en los 15 días de guerra contra Francia.

Desde el punto de vista del equipamiento, la aviación helénica no constituía un enemigo temible: las unidades de





caza, en la época de la invasión italiana, disponían de menos de 50 aparatos, la mayor parte de los cuales estaban constituidos por monoplanos de fabricación polaca del tipo PZL P-24. Para el bombardeo, la aviación griega tenía en línea tres alas de bombarderos livianos, una dotada de bimotores británicos Blenheim, otra de monomotores también británicos Battle y otra de Potez 63, además de algunos Henschel 126. Sin embargo, no obstante su inferioridad, los griegos atacaron con éxito y en forma repetida la disposición italiana.

La ofensiva terrestre italiana se estancó muy pronto y, en algunos casos, los griegos pasaron resueltamente al contraataque obteniendo también importantes éxitos territoriales. Dada la naturaleza del terreno, la protección que la Real Aeronáutica pudo dar entonces a sus tropas fue insignificante. Los mismos bombardeos a los puertos y los principales centros logísticos de Grecia fueron efectuados "poco a poco" con el empleo de





Los ingleses utilizaron intensamente el monoplano Lysander para la cooperación aérea en el desierto. En la fotografía de la izquierda, tres Lysander del 208 Squadron en vuelo sobre las Pirámides (Charles E. Brown). Más abajo: el puerto de Alejandría de Egipto fotografiado por un avión de reconocimiento italiano (Aeronáutica Militar Italiana). Derecha, arriba: el bimotor Martin "Maryland" fue el primer avión de fabricación americana empleado por los ingleses en África septentrional (I.W.M.). Derecha, abajo: en el verano de 1940 las fuerzas aéreas inglesas fueron integradas por pocos aviones de las fuerzas libres francesas entre los cuales se hallaba este Potez 63/11

una exigua cantidad de aviones, al punto que no se obtuvieron los resultados esperados. Los ingleses, atentos observadores de la aviación italiana, que los había impresionado enormemente durante la guerra de España, en especial por la precisión de los bombardeos sobre el puerto de Barcelona, obtuvieron de ello motivos de consuelo para el futuro.

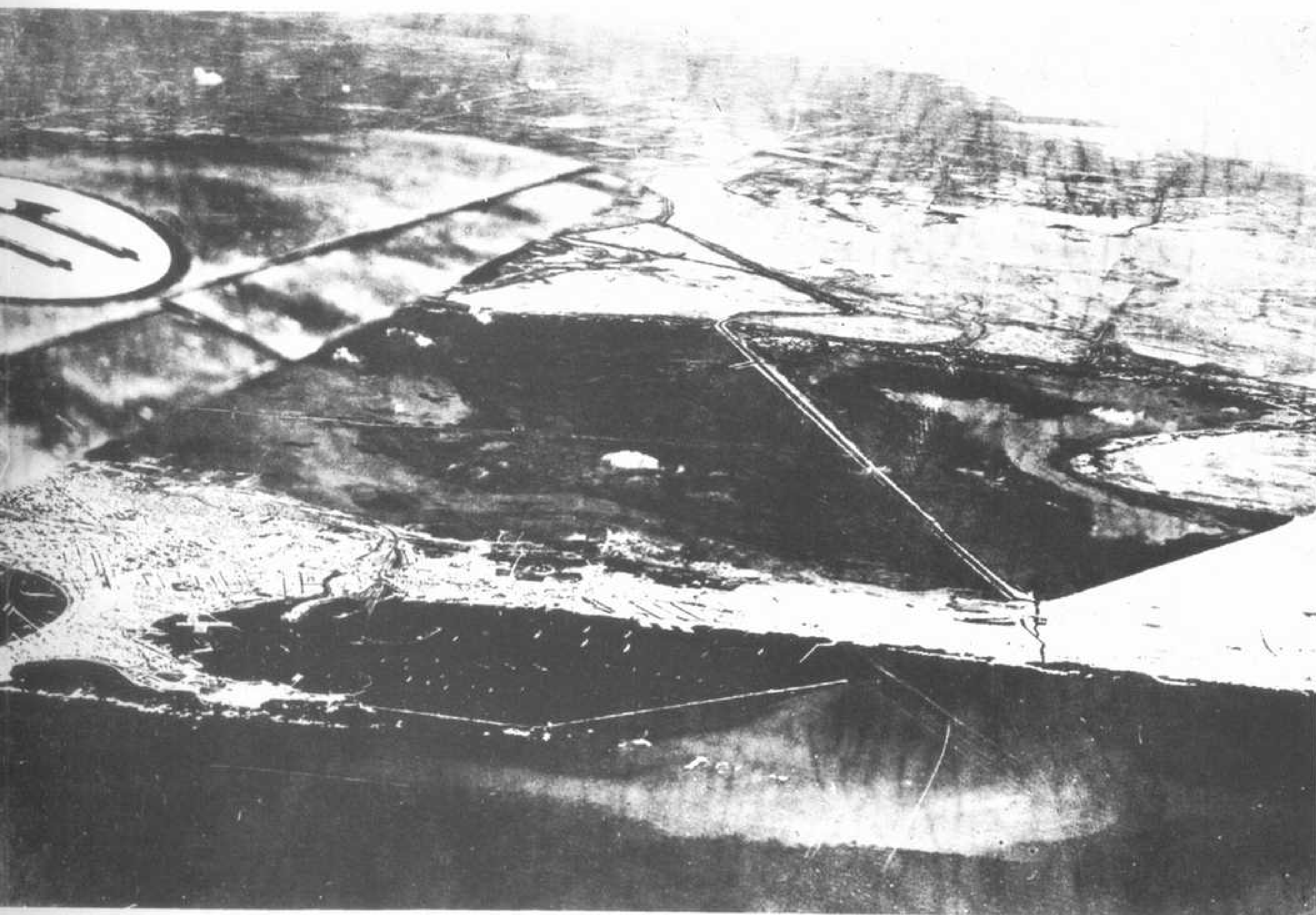
La noche de Tarento

Mientras la Real Aeronáutica trataba de imponer a los ingleses su propia conducta ofensiva, aunque con poca convicción, la Royal Navy preparaba ese valiente ataque a la más provista base naval italiana, hecho que constituye todavía una de las mayores glorias de la flota británica.

Desde hacía tiempo el Almirantazgo inglés y, en especial lord Cunningham, que comandaba la Mediterranean Fleet, apostada en Alejandría, estaban estudiando la manera de infligir un golpe decisivo a la flota italiana. En efecto, ésta constituía un desafío para los ingleses y gozaba además, con la base de Tarento, de una posición estratégica de excepcional importancia para el control del Mediterráneo. Por lo tanto, la flota británica decidió atacar las naves italianas directamente en el interior de su puerto más abastecido. Los primeros planes para esta operación habían sido estudiados ya en 1935, en la época de la crisis ítalo-abisinia y habían sido reanudados en 1938 pero no se los consideraba con simpatía, en previsión de las sangrientas pérdidas que la defensa podría infligir a los atacantes.

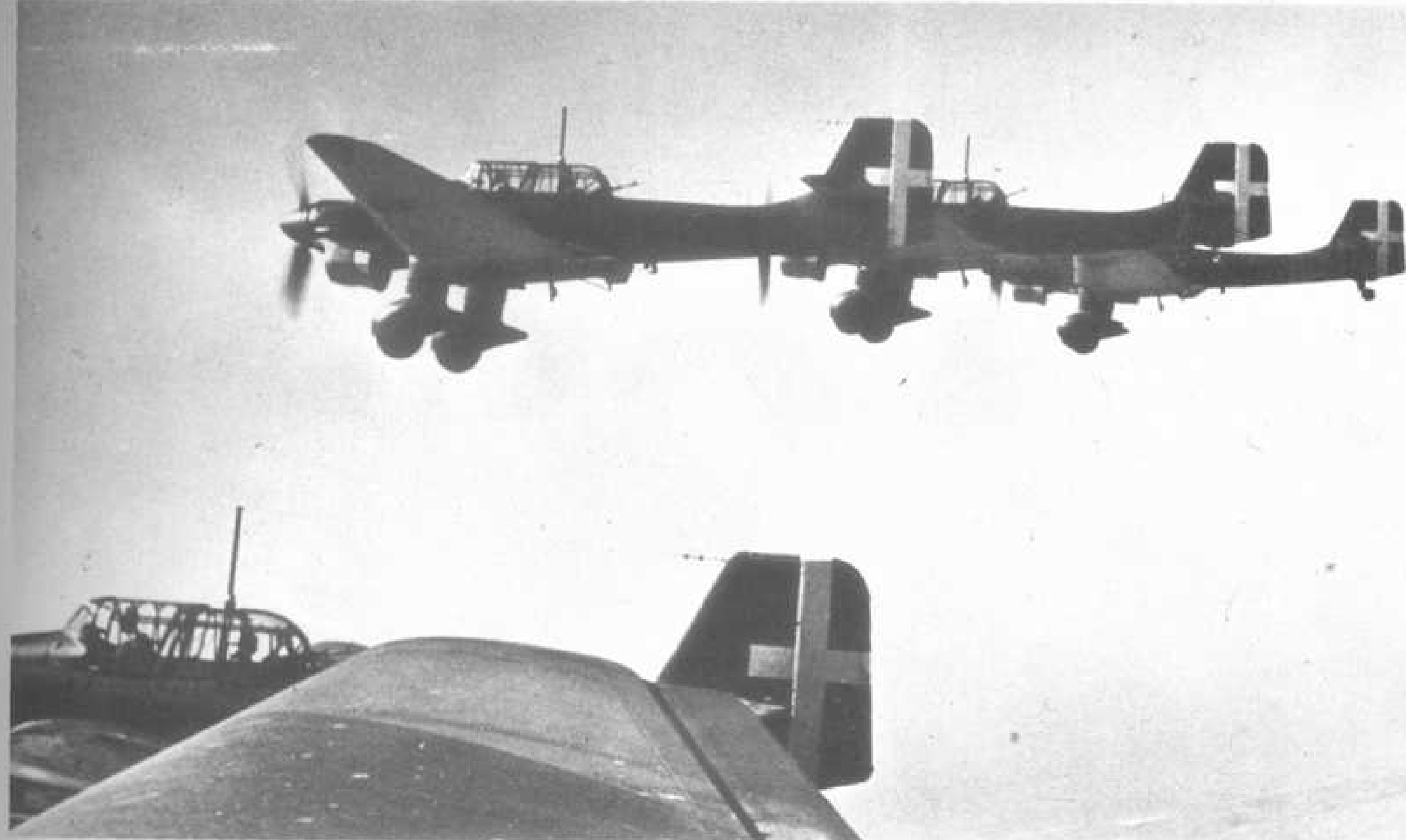
Cuando Italia entró en guerra en 1940, el almirante Cunningham y el contraalmirante Lyster reconsideraron el plan de 1935 y decidieron efectuar la acción con aviones torpederos Swordfish, del portaaviones Illustrious. La unidad, escoltada fuertemente por el resto de la escuadra naval, debería operar junto con el portaaviones Eagle, que a último momento debió retirarse por una avería técnica. Algunos de los Swordfish del Eagle, con sus respectivas tripulaciones, fueron trasladados al Illustrious.

La operación estuvo a punto de echarse a perder a continuación de un ataque que algunos bombarderos italianos efectuaron sobre Alejandría el 4 de noviembre. La suerte ayudó a los ingleses que lograron derribar algunos de los aviones atacantes sin sufrir daños. Dos días después, el 6 de noviembre, la escuadra inglesa zarpaba de Alejandría, dirigiéndose hacia la península italiana. También esta vez los ingleses fueron afortunados, porque escaparon al avistamiento





de un avión de reconocimiento italiano, que tenía la tarea de informar los movimientos de la escuadra. Posteriormente, los Fulmar del Illustrious, grandes y mediocres caza biplaza que, disponiendo además del piloto, de un navegante, podían operar a una gran distancia del portaaviones, lograron "cubrir" con mucha eficacia el movimiento de las unidades británicas derribando sin piedad a todos los aviones de reconocimiento de



Ju.87 del 96 Grupo (izquierda), la primera unidad italiana que en agosto de 1940 recibió los aviones alemanes. En setiembre los Ju.87 italianos operaron desde Comiso (Sicilia) sobre Malta (Archivo Catalanotto). Abajo: en el aeropuerto de Galatina (Lecce) algunos artilleros colocan debajo de las alas de un Ju.87 italiano las bombas destinadas a los objetivos del frente greco-albanés (Archivo Pafi). Más abajo: mantenimiento de la ametralladora posterior de un Ju.87 italiano en el aeropuerto de Galatina (Lecce) (Archivo Pafi)

altura italianos en vuelo en la zona correspondiente a la escuadra mediterránea.

La carencia de aviones veloces para el reconocimiento marítimo de amplio radio tendría graves consecuencias, tanto para el episodio de Tarento como en muchas operaciones posteriores, por la conducta de guerra de los italianos. Además de la falta de un avión de reconocimiento eficiente, las comunicaciones mediante radio eran precarias por la poca compatibilidad de los aparatos receptores-trasmisores de la Aeronáutica con respecto a aquellos que se hallaban en dotación en la Marina. Por último, los sistemas de codificación y desciframiento de mensajes eran tan complicados que, muchas veces, los aviones de reconocimiento italianos eran derribados antes de que el encargado de las comunicaciones hubiese logrado no sólo trasmitir, sino inclusive traducir en código la señalación del avistamiento. Los ingleses habían procedido con mucha más seriedad, dado que los caza de los portaaviones que formaban parte de sus escuadras navales podían neutralizar fácilmente los aviones de reconocimiento enemigos, mientras que los grandes hidroaviones de reconocimiento británicos podían seguir fácilmente las formaciones navales enemigas, sólo manteniéndose fuera del alcance de la defensa antiaérea.

El puerto de Tarento, objetivo del ataque inglés, era considerado por el comando de la marina italiana absolutamente seguro, tanto por su situación natural, como por las obstrucciones de globos cautivos y cañones antiaéreos a los cuales, en caso de necesidad, se agregarían las artillerías de las naves. El puerto era tan seguro que el ataque de los Swordfish ingleses encontró a los acorazados italianos carentes de las redes para-torpedos que tal vez hubiesen podido disminuir la importancia de la ofensiva, mientras no se había puesto remedio a la pérdida de varios globos de obstrucción, arrancados por una tormenta de viento en los días anteriores.

Torpedos en la oscuridad

En la mañana del 11 de noviembre, la escuadra británica había llegado a 350 km aproximadamente, de las costas italianas y, después de que los aviones de reconocimiento Maryland con base en Malta y, más tarde, un Sunderland comprobaron la presencia de los cinco acorazados italianos en la rada, se decidió el ataque para esa misma noche. El portaaviones llegó hasta 300 km de Tarento y a las 20.40 estaba listo para el lanzamiento de la primera oleada de Swordfish. Desde allí decolaron doce de éstos, la mitad de los cuales estaba armada con torpedos, otros con bombas y algunos con bengala y cohetes luminosos para alumbrar el objetivo. Pocos minutos después, decolaban desde el portaaviones otros nueve aviones del mismo tipo, cinco de los cuales estaban armados con torpedos. Uno de los Swordfish de la segunda oleada se vio obligado a regresar a causa de una avería y, por lo tanto, veinte aviones en total llegaron a Tarento.

Los italianos fueron tomados absolutamente por sorpresa, dado que no sospechaban siquiera que la escuadra británica se hallaba a tan poca distancia de la costa de la península y, además, estaban convencidos de que la poca profundidad del puerto hacía imposible una acción de torpedeo aéreo.

El ataque fue sintetizado de este modo por Marc'Antonio Bragadin, en su libro "¿Qué ha hecho la Marina?": "Alarmas - bengala sobre toda la zona - ataque de bombarderos - simultáneo ataque de aviones torpederos en vuelo rasante - lanzamiento sobre las naves en medio de un fuego infernal - "Litorio" alcanzado por tres torpedos - "Duilio" un torpedo - "Cavour" un torpedo - una bomba de 50 kg perfora los puentes de "Trento" pero no explota - por lo menos tres aviones torpederos derribados - "Libeccio" perforado por otra bomba que tampoco explota - un avión torpedero derribado ha embestido la proa de un cazatorpedero estrellándose..."





En esencia, la operación de Tarento, que según algunos ya habría sido planificada hasta en los mínimos detalles dos años atrás, dejó fuera de combate a tres acorazados italianos, de los cinco que disponía la Real Marina. Dos de los tres acorazados, mientras estaban hundidos en poca profundidad, fueron rápidamente puestos en servicio, pero se necesitaron seis meses para que la flota italiana regresase a su primitiva importancia y, de todos modos, el Cavour no volvió a entrar en línea. Los aviones derribados fueron dos y no tres como se creyó durante el ataque; por lo tanto, fue real-



En los primeros meses de guerra operaron contra Grecia en acciones de bombardeo, los lentos S.81 (arriba) de la 39 Ala comandada por el coronel Ludovico. Expuestos a la acción de los caza enemigos, los aviones sufrieron considerables pérdidas. Debajo: un avión torpedero embarcado Swordfish, del tipo utilizado por los ingleses para el ataque a Tarento (10 de noviembre de 1940) (Archivo Apostolo). Abajo: fotografía del puerto de Tarento efectuada por el reconocimiento inglés después del ataque del 10 de noviembre. Se observan entre las unidades dañadas, dos acorazados (Nos. 3 y 5), el crucero Trento (2) y dos cazatorpederos (1 y 6). Esta operación, tal vez planificada en sus mínimos detalles desde hacía dos años, dejó fuera de combate por seis meses a algunas de las más grandes unidades de la marina italiana. El acorazado Cavour jamás pudo volver al servicio. Las pérdidas inglesas fueron mínimas: dos aviones

mente un módico precio el que pagaron los ingleses para obtener un éxito tan halagüeño.



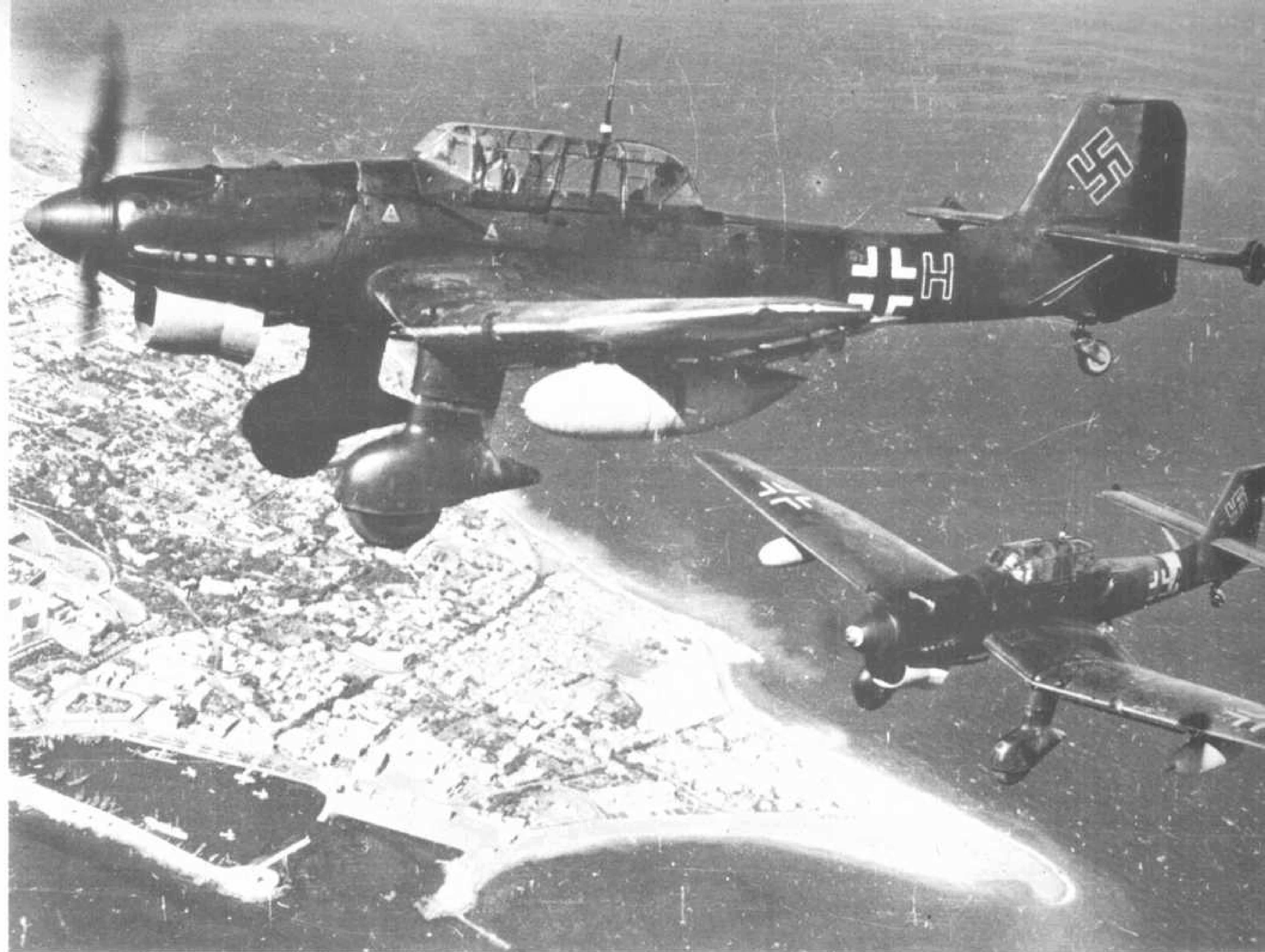
Ruta hacia Malta

El 24 de noviembre, los ingleses salieron de Gibraltar con toda su Fuerza H, de la cual formaba parte el portaaviones Ark Royal, para proteger a tres grandes buques mercantes destinados a reabastecer a Malta. La isla se hallaba en una situación crítica pues, al ser atacada continuamente por los bombarderos italianos, había quedado desprovista de aviones de caza y, sobre todo, de víveres y municiones. De este intento nació una serie de encuentros aeronavales que comprometieron a la Fuerza H y a uno de los acorazados de la Escuadra de Alejandría, que era reclamado en Inglaterra después de que la flota italiana fuera gravemente reducida en Tarento y a naves y bombarderos italianos que habían partido inmediatamente de sus bases para malograr las intenciones enemigas.

Esta vez los Swordfish del Ark Royal, lanzados muchas veces contra las unidades navales italianas, no lograron repetir los éxitos del Illustrious. Es más, el Ark Royal se vio obligado a maniobrar afanosamente bajo el cerrado bombardeo italiano. A pesar de haber sido efectuado a gran altura y sin ninguna coordinación con la acción de la escuadra italiana, el bombardeo representó una grave amenaza para la Fuerza H que, en lo sucesivo, mantuvo una actitud mucho más cauta.

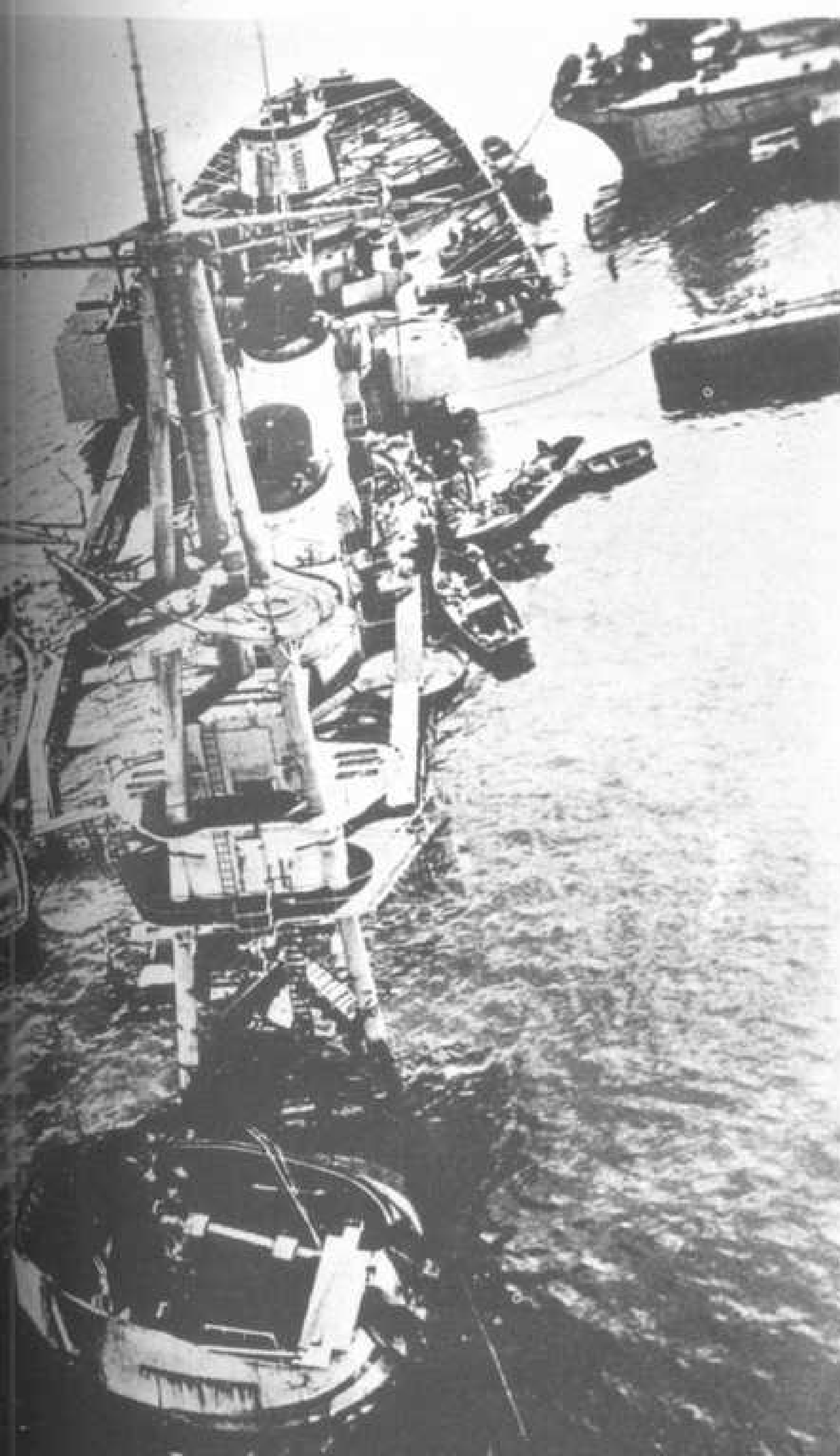
El revés de Tarento había estimulado, entre tanto, la actividad de la aviación italiana, que en el período inmediatamente siguiente y en la práctica durante todo el invierno 1940-1941 mantuvo constantemente bajo el alcance de su arma a la base de Alejandría. Lo destaca también el Almirante Cunningham, como recuerda el general Pricolo, entonces jefe de Estado Mayor de la Real Aeronáutica, en sus memorias. Dice entonces Cunningham: "Probablemente para vengarse de Tarento, la aviación italiana mantenía al puerto de Alejandría bajo continuos ataques. Esto no importaba demasiado cuando la flota estaba anclada, porque los italianos no afrontarían la pesada defensa antiaérea de las naves. Sin embargo, cuando nosotros estábamos en acción los aviones hacían lo que querían, aun volando bajo sobre el puerto en pleno día. El cazatorpedero Decoy recibió una bomba en la toldilla de oficiales, sin sufrir graves daños afortunadamente; lo que en cambio resultó verdaderamente serio fue el hecho de que los aviones habían desenganchado alrededor del dique flotante una cierta cantidad de bombas de tiempo que comenzaron a estallar con intervalos, tres días después. El dique, que era nuestro único medio





Ju.87R-2 alemanes (derecha) en vuelo sobre la base italiana de Augusta, en Sicilia en 1941 (Bundesarchiv). Abajo: el acorazado Littorio en el pasaje del Mar Grande al Mar Chico, es remolcado al dique después de su recuperación (Archivo Palazzi). Más abajo: el acorazado italiano Cavour tal como apareció en la mañana después del ataque inglés (Archivo Palazzi)





para reparar daños en las quillas de las naves, corría serio peligro; un cazatorpedero que estaba saliendo de él pasó un mal momento. Pero la suerte estaba de nuestra parte cuando más la necesitábamos''. Y en otro pasaje de sus recuerdos, el almirante Cunningham afirma: ''Los ataques nocturnos ya habían sido completamente desarrollados por los italianos: sometían nuestros nervios a duras pruebas y eran peligrosos especialmente porque eran desencadenados en la oscuridad después de que nuestros portaaviones habían lanzado todos sus aparatos por la noche...'' La mayor parte de las acciones contra Alejandría se efectuó al comienzo del conflicto por los S.81 de la 39 Ala con base en el Egeo, integrada luego con S.79 de otras unidades, siempre con base en Rodi. Desde agosto operó también en Alejandría la 5a. Escuadra de Libia, con S.79 y S.82.

La Luftwaffe en Italia y África

La crítica situación de las fuerzas italianas en África septentrional, el agotamiento de la Real Aeronáutica durante el primer año de guerra, el compromiso en el frente griego que absorbía una importante cantidad de bombarderos y caza y por último la comprobación de que a los fines estratégicos era necesario mantener la posesión de Libia, indujeron a los italianos y los alemanes a llegar a un acuerdo de colaboración. A continuación de este acuerdo, en diciembre de 1940, un cuerpo de expedición germano fue enviado a África septentrional a las órdenes del general Rommel. Al mismo tiempo se constituía el Fliegerkorps X, el Cuerpo Aéreo Alemán (CAA) que tomaba posesión de bases en Sicilia para poder operar en defensa de las comunicaciones marítimas entre Italia y Libia y contribuir en la ofensiva hacia Malta.

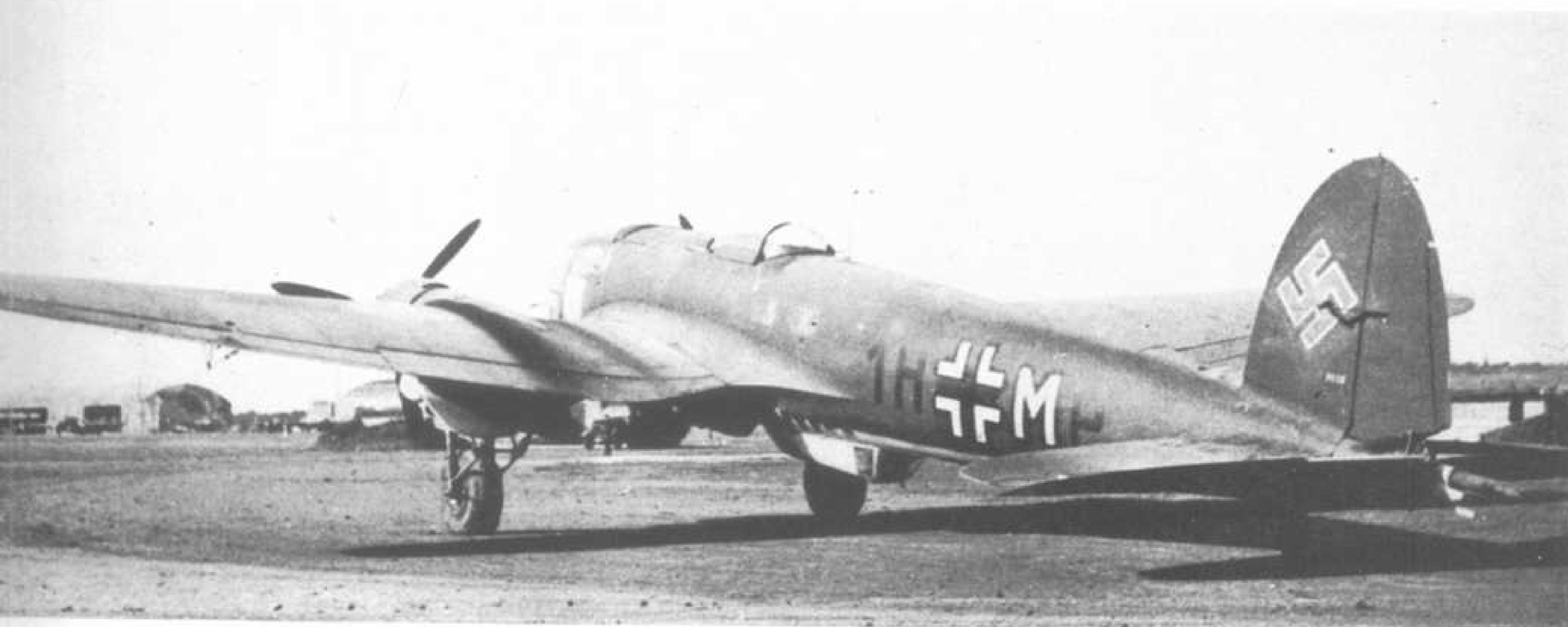
El X CAA estaba comandado por el general Geisler y disponía de 226 aviones: 200 bombarderos (50 He.111, 80 Ju.87 y 70 Ju.88) y 26 caza-bombarderos Bf.110, a los cuales se agregaron, en el siguiente mes de enero, 40 caza monomotores Bf.109E, en versión ''Tropical'' provista de filtro antiarena especial.

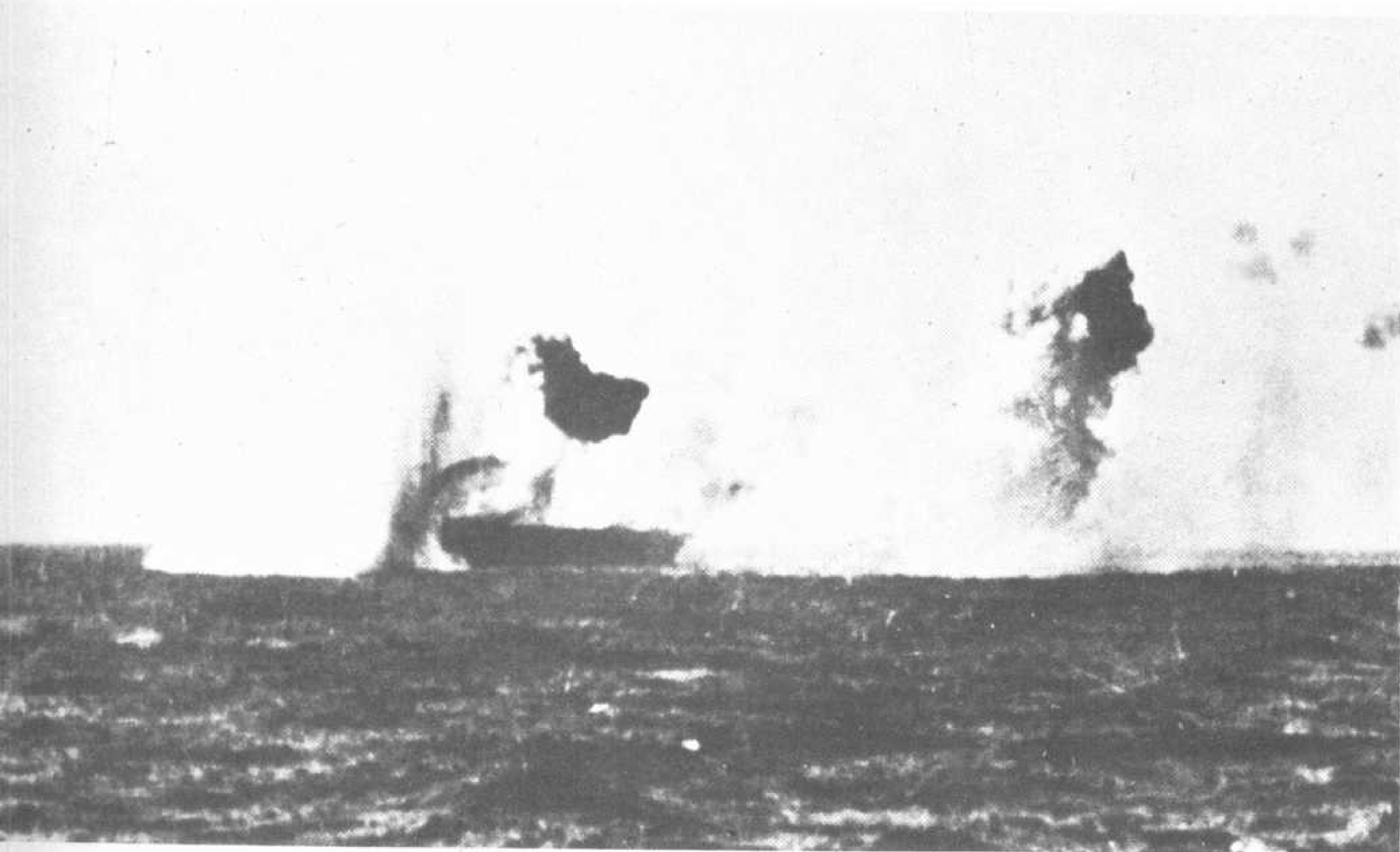
La llegada del Cuerpo Aéreo Alemán, con tripulaciones especialmente adiestradas para los ataques antinave, aviones de los mejores disponibles en esa época y bombas de mucho peso, que comprendían las perforantes de 500 kg adecuadas especialmente para el empleo antinave, dio nueva fuerza a los ataques aéreos de las potencias del Eje.

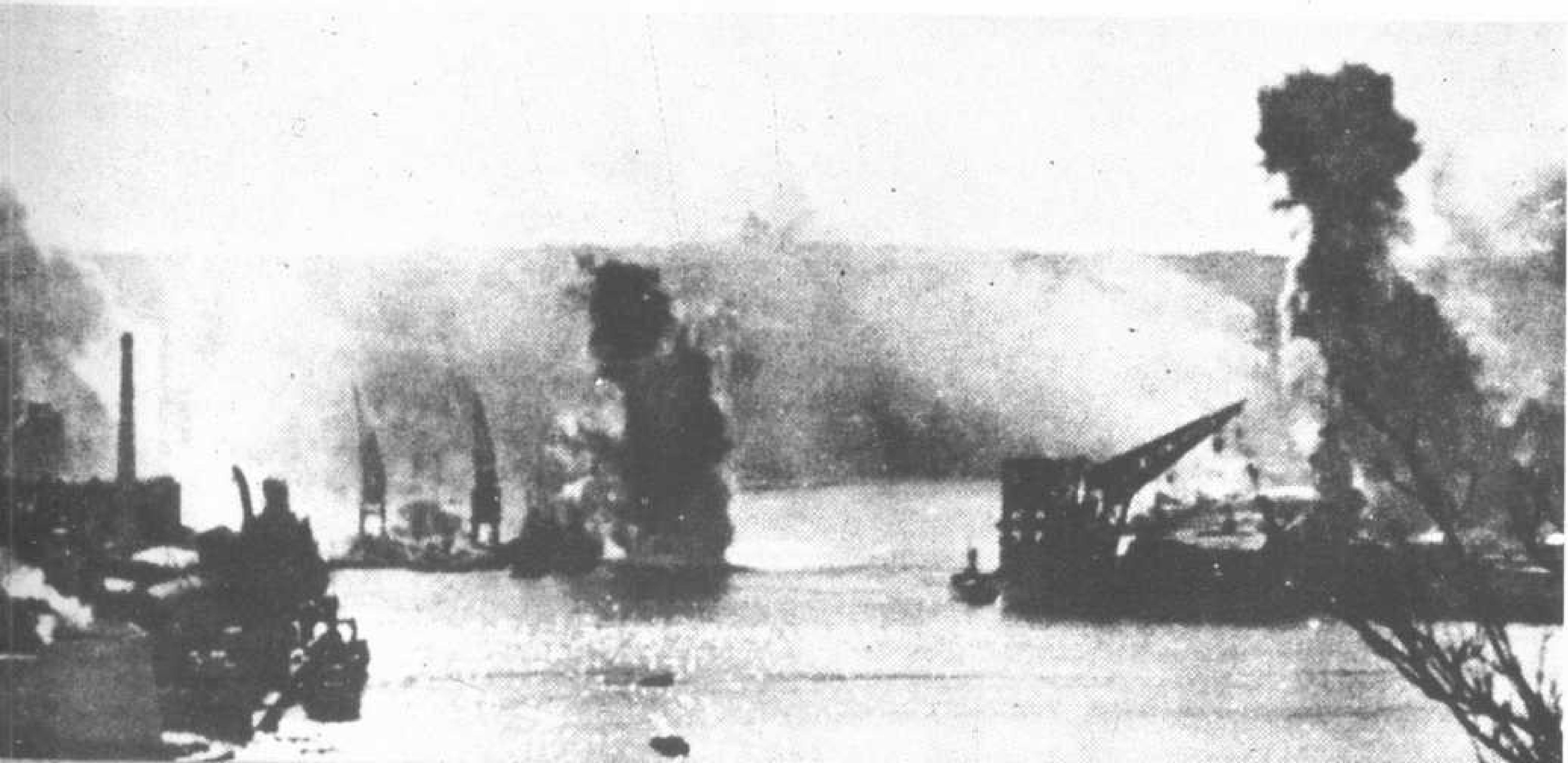
Un significativo éxito fue obtenido el 10 de enero de 1941, cuando las dos escuadras navales inglesas, la Fuerza H de Gibraltar y la Mediterranean Fleet de Alejandría, pudieron trasladar algunos buques mercantes destinados a Malta. La salida al mar de las dos escuadras, inmediatamente señalada por aviones de reconocimiento italianos, provocó la intervención de los bombarderos ítalo-alemanes que desde el 8 de enero atacaron, pero sin éxito, las unidades navales. En efecto, también la Fuerza H disponía de un radar, instalado en el crucero Sheffield, radar que permitía hacer que le-



En orden descendente: un Ju.52 alemán mientras sobrevuela los Farallones de Acitrezza, en Sicilia (Bundesarchiv, Koblenz).
He. 111 del II Grupo del 26 Kampfgeschwader en un aeropuerto italiano en enero de 1941 (Archivo Bignozzi).
El portaaviones británico Illustrious después del ataque de los Stuka del X Fliegerkorps, el 10 de enero de 1941 (Imperial War Museum).
Malta bajo el ataque de los aviones del X Fliegerkorps que trataban de destruir el portaaviones Illustrious, que se había refugiado en la dársena (Imperial War Museum)







vantaran vuelo los Fulmar desde los portaaviones para atacar a los bombarderos antes de que éstos estuviesen en vista de las naves.

De todos modos, el 10 de enero y, dado que las tripulaciones de la Mediterranean Fleet estaban cansados y desgastados por los bombardeos de los aviones italianos, que se prolongaron por dos días, más de la mitad de los ochenta Ju.87 del X CAA se lanzó sobre el portaaviones Illustrious que, no obstante el auxilio del radar, disponía en ese momento solamente de unos pocos Fulmar para interceptar al enemigo.

Los Stuka atacaron al portaaviones con extremada decisión, a tal punto que la operación se desarrolló en no más de seis minutos y medio y pese al intenso fuego lo alcanzaron repetidamente, barriendo el puente con una bomba de espoleta instantánea, destruyendo una torre antiaérea, arrancando un ascensor en el hangar inferior y provocando el incendio de muchos aviones listos para el decolaje.

No obstante los muchos golpes recibidos y los incendios que nacían un poco por todas partes, el Illustrious logró mantenerse a flote y refugiarse en el puerto de Malta. Precisamente mientras entraba en el puerto recibió otra bomba de otro ataque de Stuka. Mientras el portaaviones permaneció en Malta para las primeras reparaciones de emergencia, el puerto fue sometido a incesantes ataques de los bombarderos ítalo-alemanes, que no lograron tocarlo nuevamente. Luego el Illustrious huyó a Alejandría y de aquí, una vez en condiciones de afrontar el Océano pasablemente y, cruzando el Canal de Suez, se refugió en los Estados Unidos donde fue sometido a trabajos de reparación que duraron nada menos que diez meses.

Sólo el puente blindado del portaaviones lo salvó del hundimiento, aunque por primera vez una nave de este tipo era puesta fuera de combate por bombarderos terrestres, demostrando la validez del empleo del avión en función antinave. Los Swordfish del mismo portaaviones habían demostrado claramente, en cambio, en Tarento, cuál era la capacidad ofensiva de la aviación embarcada.



El Swordfish (izquierda) obligado a aterrizar en Carbonia, Cerdeña, después del ataque al dique del Tirso (A.M.I.). Abajo: paracaidistas ingleses se lanzan desde un bimotor Whitley. Aviones de este tipo participaron en la operación "Colossus" en 1941, contra el acueducto pullés (I.W.M.)

"PARÀ" EN LUGAR DE BOMBARDEROS

Desde el comienzo de la guerra, la aviación italiana examinaba la posibilidad de atacar las principales bases operativas enemigas en el Mediterráneo y, en particular, el Canal de Suez y la base de Gibraltar, a través de los cuales los ingleses controlaban la salida a los océanos. A estos objetivos se agregaban otros de gran importancia estratégica, como el puerto de Alejandría, sede de la Mediterranean Fleet y las refinerías existentes en Palestina y otras más en Medio Oriente, hasta el Golfo Pérsico.

Pero la Real Aeronáutica no disponía de aviones que estuviesen en condiciones de llevar una importante cantidad de bombas a gran distancia y ninguno de los países beligerantes, durante todo 1940 y principios de 1941, disponía más que de bombarderos de mediano alcance. De este modo, para sus operaciones en el Mediterráneo los ingleses empleaban preferentemente los lentos biplanos Swordfish que, cuando no estaban armados con torpedos podían trasportar sólo una modesta carga de bombas. Los Swordfish eran lanzados desde los portaaviones para atacar tanto las naves italianas en las proximidades de las bases militares y de los puertos de la península, como objetivos terrestres. Algunas veces, además de los Swordfish de los portaaviones o, como alternativa, estos mismos, operaban los pocos aviones de este tipo que tenían base en Malta. Entre las operaciones de cierta importancia efectuadas con los Swordfish deben recordarse los ataques a los diques de las cuencas hídricas de Cerdeña, en el curso de los cuales los ingleses no obtuvieron resultados considerables. Es más, en una de estas incursiones la caza italiana logró hacer aterrizar un Swordfish, que fue capturado intacto.

Una singular operación fue efectuada por los ingleses en la noche entre el 10 y el 11 de febrero de 1941, cuando algunos bimotores Armstrong Withworth "Whitley" del 76 "Squadron" (con algunas tripulaciones del 51 Squadron), que habían decolado desde Malta, lanzaron una unidad de paracaidistas en Italia meridional con el fin de sabotear el acueducto pullés. La acción, genialmente concebida, no logró totalmente su objetivo a causa de la inmediata intervención de las tropas italianas que guarnecían la zona y fueron capturados todos los paracaidistas británicos.

Esta operación había sido planificada para suplir la carencia de bombarderos pesados. Sólo el 9 de enero de 1941, para dar un ejemplo, había volado por primera vez en Gran Bretaña el prototipo del cuatrimotor Avro "Lancaster", que luego se convertiría en la columna vertebral del Bomber Command de la RAF. Los ingleses, ya refugiados en su isla, consideraban que sólo un ataque aéreo en masa les permitiría ocasionar graves daños a los enemigos, aguardando el momento en que podrían volver a pisar Europa continental. Estas ofensivas aéreas se completarían en lo sucesivo con la constitución de las grandes flotas aéreas del Bomber Command.

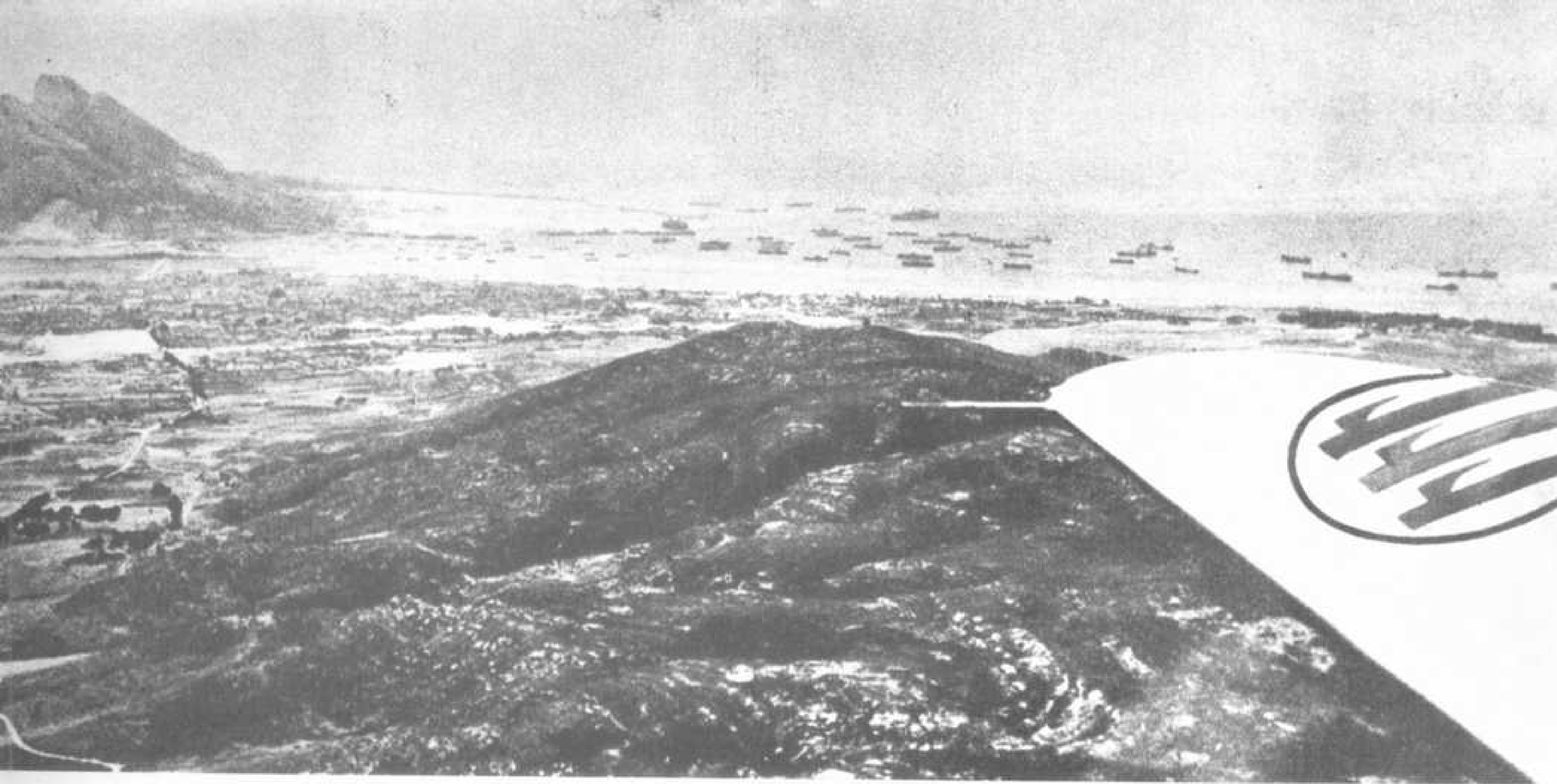
Los italianos en el Golfo Pérsico

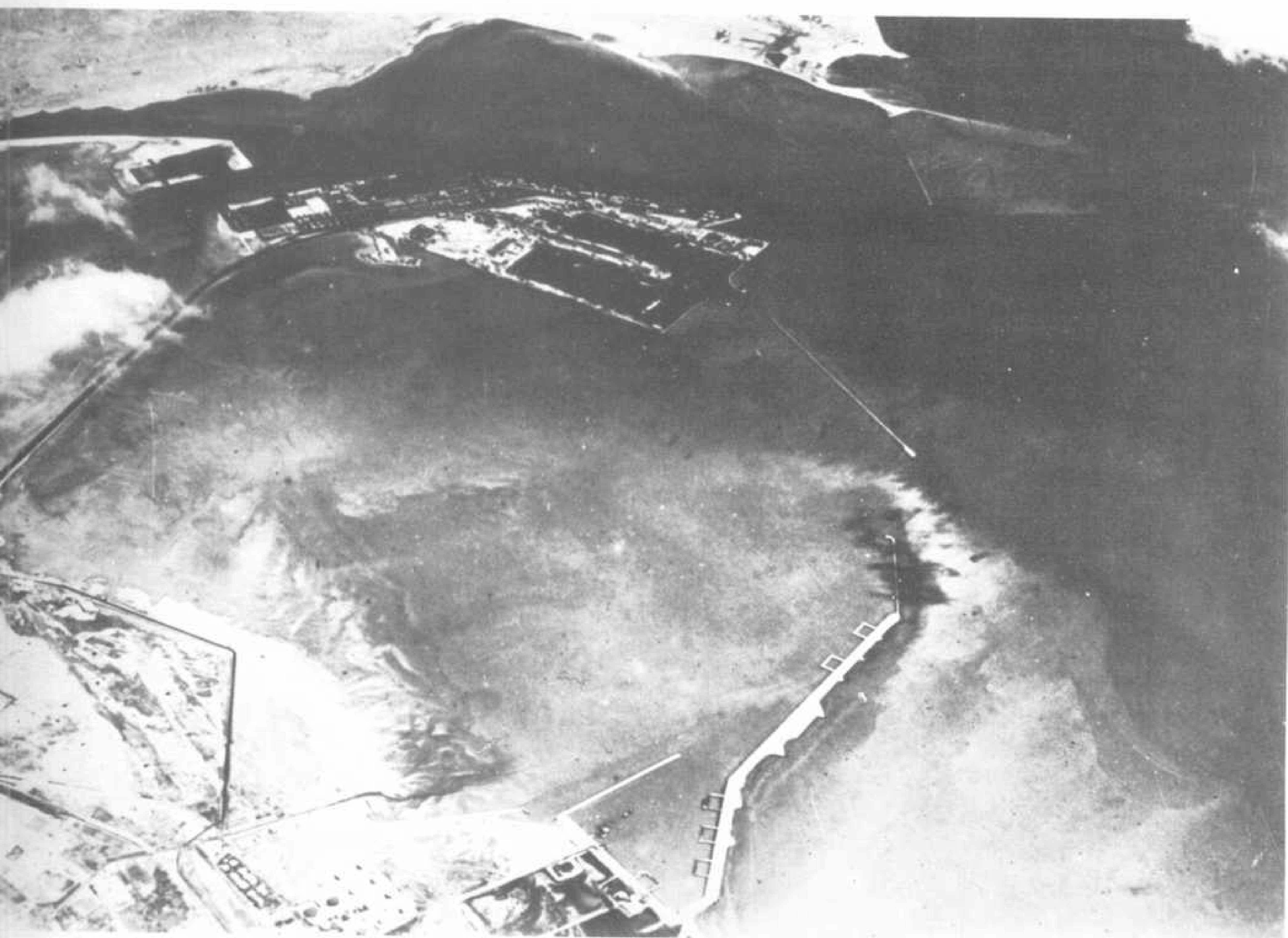
En lo que se refería a la Real Aeronáutica, estaba claro que sus bombarderos y sus respectivas performances no podían permitir la destrucción de las más importantes bases enemigas. Es cierto que los mismos ingleses le temían a la amenaza aérea italiana desde algunos años antes de que estallara el conflicto, especialmente contra la pertrechada base de Gibraltar. La mole rocosa de la fortaleza estaba perforada por poderosas fortificaciones en la caverna y, aun cuando la Real Aeronáutica hubiese podido disponer de aviones de bombardeo de mayor capacidad ofensiva, los resultados habrían sido siempre escasos.

Esto se advirtió muy pronto, aunque la aviación italiana igualmente podía hacer sentir su peso hacia las unidades navales enemigas, atacándolas en Gibraltar, Suez y Alejandría, de modo de obligarlas a refugiarse en bases más alejadas y reducir, por lo tanto, su importancia en las operaciones en el Mediterráneo. Para los ataques sobre Gibraltar, que se proponían exactamente este fin, fue necesario esperar que estuviese listo el nuevo trimotor de largo alcance Savoia Marchetti S.82, desarrollado de un trimotor anterior (el S.75) y proyectado a su vez para el empleo sobre líneas aéreas civiles. El S.82, en general, tenía un alcance superior a los 3000 kilómetros y, con convenientes reducciones de la carga ofensiva, podía superar los 4000 kilómetros; la velocidad de crucero era de 300 kilómetros por hora y llevaba dos toneladas de bombas. Desde julio de 1940 se planificaron y efectuaron algunas incursiones en Gibraltar, partiendo desde Guidonia, en las cercanías de Roma. Los daños ocasionados en las instalaciones de Gibraltar no fueron importantes pero obligaron al enemigo a articular una serie de dispositivos de defensa, absorbiendo hombres y materiales que podrían ser empleados en otros sectores.

Siempre en 1940 trimotores del mismo tipo y, a veces, algunos S.79 que operaban todos desde las bases del Egeo (donde los italianos disponían del grupo de islas obtenidas de Turquía en 1912 al concluir el conflicto ítalo-turco), iniciaron varias acciones sobre el Canal de Suez y sus respectivas instalaciones portuarias y sobre las refinerías palestinas, en particular sobre la de Haifa. La ac-







La roca de Gibraltar (izquierda) y la rada cubierta de naves, fotografiadas en 1940 por un avión italiano.
Abajo: el puerto de Suez fotografiado por los aviones de reconocimiento italianos (Aeronáutica Militar Italiana)

ción más importante fue realizada por cuatro S.82 que, en la noche entre el 18 y 19 de octubre de 1940, después de haber partido desde la isla de Rodi, atacaron las refinerías y las instalaciones de carga de combustible de las islas Bahrein, en el Golfo Pérsico. Se descargó una tonelada y media de bombas sobre el objetivo y los ingleses fueron sorprendidos por la incursión. Posteriormente, los S.82, al no disponer de un alcance suficiente para regresar a Rodi, prosiguieron por el África Oriental Italiana donde llegaron después de un total de quince horas y media de vuelo.

Entra en escena Rommel

A comienzos de 1941 también el X Cuerpo aéreo alemán con asiento en Sicilia comenzó a proyectar eventuales acciones de largo alcance sobre el Canal de Suez. Dado que para tales incursiones los alemanes disponían solamente de los bimotores He.111, trasladaron a éstos a las bases libias donde, por otro lado, eran necesarios para reforzar el dispositivo italiano en Tripolitana, debilitada por el fulminante avance británico.

El X Cuerpo aéreo alemán comenzó efectuando algunos reconocimientos en la zona del Canal de Suez, con dudoso éxito, dado que muchos de los aviones no hallaron su ruta o fueron derribados por los ingleses. Posteriormente, cuando se consideraron bastante expertos en este terreno, enviaron sus bimotores a bombardear en forma repetida el Canal de Suez y hundieron allí algunos buques mercantes. Empero, los resultados fueron considerados inadecuados a los esfuerzos y la pérdida de aviones demasiado onerosa. Los pilotos alemanes no se hallaban en buenas condiciones sobrevolando las zonas desérticas y, en un caso, una formación entera de He.111 equivocó completamente su ruta y se vio obligada a aterrizar en pleno desierto; fueron necesarios muchos vuelos de búsqueda para poder encontrar los aviones y recuperar sus tripulaciones. Estos fracasos marcaron el fin del interés del X Cuerpo aéreo alemán por las acciones de gran alcance.

En el ínterin, la situación en África septentrional iba cambiando rápidamente con la llegada de las primeras unidades terrestres de la Wehrmacht, que fueron trasportadas a Libia por la marina italiana. Gracias a la vigilancia ininterrumpida de los aviones italianos y alemanes y a los incesantes bombardeos en la isla de Malta, el traslado de las tropas alemanas y los refuerzos italianos pudo desarrollarse prácticamente sin interferencias enemigas. De este modo, en el mes de febrero de 1941, cuando el agresivo general alemán Rommel llegó a Trípoli para tomar el comando de las tropas germanas, ya se habían echado las bases para una inversión de la situación.

Ésta no era en absoluto halagüeña para los italianos, que habían perdido Cirenaica; es más, pocos días antes los





Un bimotor Heinkel He.111 (arriba) del X Cuerpo aéreo alemán en un aeropuerto italiano, en 1941 (Archivo Catalanotto). Derecha: un hidroavión de reconocimiento Ro.43 lanzado mediante catapulta desde un crucero italiano durante una misión en el Mediterráneo (Marina Militar Italiana). Abajo: uno de los S.82 temporariamente en dotación en el 41 Grupo de bombardeo, detenido en Maritza (Rodi) antes de una acción sobre los establecimientos petrolíferos de las islas Bahrein, en el Golfo Pérsico (Archivo Pafi). En el centro de ambas páginas: las refinerías de Haifa destruidas en julio de 1940 por los S.79 de la 12 Ala con base en el Egeo (Aeronáutica Militar Italiana)





ingleses habían ocupado Bengasí. Además, conquistando Bardia y Tobruk, las tropas británicas habían capturado una enorme cantidad de material bélico del ejército italiano: cañones, tanques y vehículos. Sólo la Real Aeronáutica había logrado despejar los campos ocupados y salvar casi la totalidad de sus propios aviones. Las mismas unidades estaban extremadamente debilitadas por algunos meses de guerra ininterrumpida en condiciones climáticas difíciles; se sentía fuertemente la carencia de bombas y municiones para las armas de a bordo, pero sobre todo era imposible hacer frente a los pedidos cada vez más urgentes de motores, desde el momento que la arena del desierto los dejaba rápidamente fuera de uso. Los mismos materiales con los cuales se fabricaban los motores italianos no permitían un empleo operativo superior a las 60 o, como máximo, 70 horas entre una recorrida y otra.

Operar en el desierto, con la arena que penetraba a través de los filtros, esmerilaba las válvulas y rayaba los cilindros, significaba, en muchos casos, reducir a la mitad o aún menos, este ciclo de empleo, ya de por sí tan breve, especialmente si se lo compara con el análogo ciclo de empleo de los motores fabricados en Inglaterra y América, muchas veces superior. También los alemanes tenían motores de vida corta entre una revisión y otra, pero disponían de una gran cantidad de repuestos, habían unificado al máximo los mismos tipos de motor, reducidos a dos o tres fundamentales y estaban en condiciones de efectuar, a causa de los recursos de construcción, la sustitución de un motor de avión en muy poco tiempo e inclusive con instrumentos modestos. La eficiencia media operativa de las unidades del X Cuerpo aéreo alemán se reveló por lo tanto, aun en África, netamente superior a la de las unidades italianas.

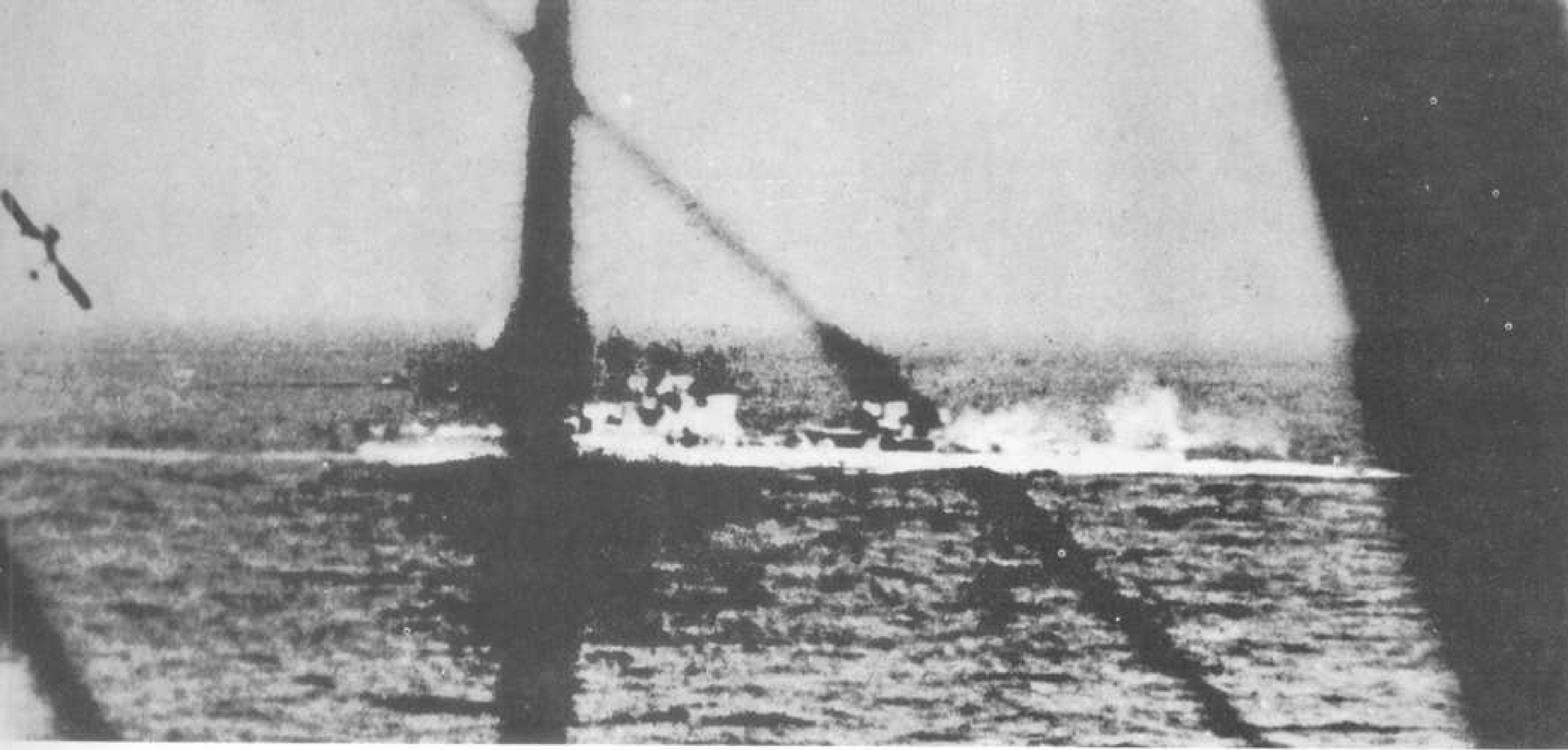
La batalla de Cabo Matapán

La nueva ocupación del ejército italiano en Grecia había llevado a la Mediterranean Fleet inglesa, con base en Alejandría, a efectuar algunos avances hacia el Mediterráneo Oriental para tratar de



obstaculizar los trasportes italianos. Esta actividad de la flota británica era controlada y, algunas veces, resistida con cierta eficacia por la aviación italiana del Egeo que, a pesar de no contar con una superabundancia de aviones, lograba desempeñar sus tareas con suficiente regularidad. De una de estas avanzadas ofensivas de la Mediterranean Fleet se originó el encuentro de Cabo Matapán, en el cual la flota italiana perdió tres cruceros de diez mil toneladas. La escuadra italiana, guiada por la poderosa nave de combate Vittorio Veneto fue traicionada, en realidad, por la falta de apoyo aéreo; tal apoyo debería ser suministrado por la Real Aeronáutica y la Luftwaffe del X Cuerpo aéreo alemán, pero las unidades italianas, al haberse trasladado fuera de la zona convenida, no pudieron gozar del paraguas aéreo de protección y, además, un error de un avión de reconocimiento alemán hizo creer que en Alejandría, los ingleses disponían de un solo acorazado eficiente y no de tres. Por el contrario, los ingleses pudieron contar con las informaciones suministradas continuamente por los aviones de reconocimiento marítimo de altura Short "Sunderland" (que avistaron a los cruceros italianos a lo lejos de Sicilia) y, sobre todo, por los aviones embarcados en el portaaviones Formidable, en su primer encuentro en el Mediterráneo.

El Formidable había llegado a Alejandría el 10 de marzo, pasando a través del



Unidades navales italianas (izquierda) bajo el ataque de aviones ingleses durante el encuentro aeronaval de Cabo Matapán (Imperial War Museum).
Abajo: una formación de aviones torpederos Fairey "Albacore" en vuelo sobre el Mediterráneo (Imperial War Museum).
Más abajo: un Bf. 109E-4/N perteneciente al I Gruppe del 27 Jagdgeschwader, que operó en Libia en 1941 (Bundesarchiv, Koblenz)





Canal de Suez después de haber realizado el periplo de África. En efecto, la superioridad aérea ítalo-alemana en el Canal de Sicilia en aquella época era demasiado grande como para que el Almirantazgo británico se arriesgase a cruzar el Mediterráneo con una nave tan importante. El portaaviones hacía poco que había entrado en línea y trasportaba a bordo, además de los acostumbrados Swordfish y Fulmar, los nuevos aviones torpederos Albacore que habían entrado en servicio sólo el año anterior y que, a pesar de ser biplanos, desarrollaban una velocidad mayor y disponían sobre todo de un alcance muy acrecentado respecto de los Swordfish.

El 28 de marzo de 1940, la escuadra naval inglesa, comandada por el almirante Cunningham, cayó sorpresivamente sobre las naves italianas. Siempre informado acerca de los movimientos de las unidades enemigas por parte de sus aviones, Cunningham lanzó tres ataques consecutivos de aviones torpederos contra la escuadra naval enemiga. El primer ataque no tuvo éxito, pero durante el segundo uno de los aviones británicos logró alcanzar la Vittorio Veneto, dañándola de tal modo que disminuyó su velocidad. Cunningham lanzó un tercer ataque para retrasar el alejamiento de los italianos y poder atacar la nave Vittorio Veneto con sus propios acorazados. Los aviones torpederos no lograron alcanzar nuevamente la Vittorio Veneto, pero torpedearon el crucero Pola que quedó inmovilizado. Los tres acorazados británicos con base en Alejandría, el Wasprite, el Valiant y el Barham, que cayeron sobre el desafortunado crucero y, ajustando el tiro en la noche mediante el radar, lo hundieron junto con las dos unidades gemelas Fiume y Zara y los dos cazatorpederos Alfieri y Carducci. La posterior reacción de los aviones ítalo-alemanes no fue suficiente para dañar el portaaviones Formidable, que regresó indemne a Alejandría.

De ese modo y, con la pérdida solamente de algunos aviones torpederos, el portaaviones británico pudo obtener una significativa victoria naval. La impresión en Italia, ya sea entre las autoridades militares como en el mismo Mussolini fue tan grande, como relata en sus memorias el almirante Jachino, comandante de la escuadra naval italiana, que se decidió inmediatamente un cambio en la política de las construcciones navales. Se estableció proceder cuanto antes a la preparación de naves portaaviones y, en efecto, en muy poco tiempo se comenzaron los trabajos de trasformación de los trasatlánticos Roma y Augustus, que deberían asumir los nombres de "Aquila" (Águila) y "Sparviero" (Gavilán) respectivamente, una vez trasformados en naves portaaviones. Sin embargo, estas unidades jamás fueron concluidas, a pesar de que se hubiese llegado muy cerca de la finalización de los trabajos de trasformación y se hubiese seleccionado y convenientemente modificado un cazabombardero para embarcar en él, el Reggiane Re.2001.

LA GUERRA EN LOS BALCANES

Mientras en África septentrional se estaba reforzando el Cuerpo de expedición alemán (el Afrika Korps), la aviación ítalo-germana iba disminuyendo progresivamente la presión ejercida hasta entonces sobre Malta y el Canal de Sicilia. Esto sucedía por diferentes motivos: primero, el interés preeminente del alto comando italiano por las operaciones en Grecia; segundo, la necesidad de redistribuir las fuerzas aéreas italianas en un tablero operativo que se había vuelto mucho más vasto; tercero, el pedido de Rommel a Geissler, comandante del X Cuerpo aéreo alemán, para que trasladara algunas unidades de este cuerpo a África septentrional, de modo que pudiese proporcionar un apoyo más eficaz a las tropas alemanas concentradas en Tripolitana. Este apoyo era necesario para Rommel, que pretendía repeler a los ingleses de los umbrales de Tripolitana, para establecer un frente defensivo más ventajoso para las fuerzas del Eje. En realidad, el contraataque de Rommel, imprevisto y llevado a cabo fuera de los esquemas tácticos tradicionales, con avances de vehículos acorazados y cercamientos en profundidad de las formaciones enemigas, constituyó la primera escaramuza de un nuevo modo de concebir la guerra en el desierto. Los primeros resultados fueron, en verdad,

En orden descendente: dos caza Bf. 109 del 27 Jagdgeschwader en vuelo sobre el desierto libio (Bundesarchiv, Koblenz).
En vuelo sobre un puerto del Mediterráneo, dos Bf. 110 pertenecientes al 26 ZG (Archivo Coggi).
Un Junkers Ju.87R-2 integrante del 3º Stukageschwader, que operó en Sicilia y luego fue trasladado a África septentrional (Bundesarchiv, Koblenz).
Para acelerar el flujo de refuerzos, se instituyó un puente aéreo entre la Pulla y Albania; aquí, S.82 de la 607 Escuadrilla de trasportes embarcan un batallón de alpinos (Aeronáutica Militar Italiana)





brillantes y Rommel, por cierto, habría avanzado mucho más, si de improviso no hubiese sido obligado a detenerse literalmente por órdenes que, inesperadamente, le habían llegado de los comandos supremos.

En efecto, Hitler y Mussolini no deseaban extender demasiado sus obligaciones. Hitler ya hacía tiempo que estaba mirando hacia el este y estaba decidido a comenzar cuanto antes la "Operación Barbarroja" que vería a la Wehrmacht extenderse sobre la Unión Soviética. Entre tanto estaba concluyendo una delicada operación política, que consistía en atraer hacia el Eje a algunos estados balcánicos: Bulgaria, Rumania y Hungría. Desde el punto de vista aeronáutico, estas naciones tenían poca importancia y, además, sus unidades estaban equipadas —bastante modestamente— con aviones suministrados por los italianos y los alemanes. Sin embargo, la alianza era importante ya sea territorialmente —para disponer de la más extensa posible rampa de lanzamiento en vistas del ataque a Rusia— como políticamente. No debe olvidarse que la penetración en Rumania para los alemanes significaba que podrían disponer de grandísimas cantidades de petróleo, extraído en los pozos rumanos y elaborado en las refinerías de Ploesti. Tampoco debe omitirse la necesidad por parte de la Luftwaffe de concentrarse en un arco de frente muy extenso, desde el momento que inclusive en ocasión de la ofensiva contra Rusia los alemanes no disponían aún de bombarderos pesados. Naturalmente, la penetración en los Balcanes significó, para la Luftwaffe, un debilitamiento de la situación general, ya sea por la necesidad de asegurar el equipamiento de las aviaciones aliadas como por la dispersión en un territorio cada vez más vasto (y que ya se extendía, prácticamente, a todo un continente) de sus propias unidades.

La situación en los Balcanes se veía complicada, además, por el estado de guerra entre Italia y Grecia y por la posición de Yugoslavia, reacia a unirse al Eje. Dado que en Grecia las cosas marchaban mal para los italianos, los alemanes decidieron intervenir en favor de los aliados, procediendo simultáneamente a eliminar de la escena militar a Yugoslavia, a pesar de que un golpe de estado en este país (efectuado el 27 de marzo por el general Simovic, que había colocado en el trono a Pedro II), habría llevado al poder a hombres favorables a Hitler.

El bombardeo de Belgrado

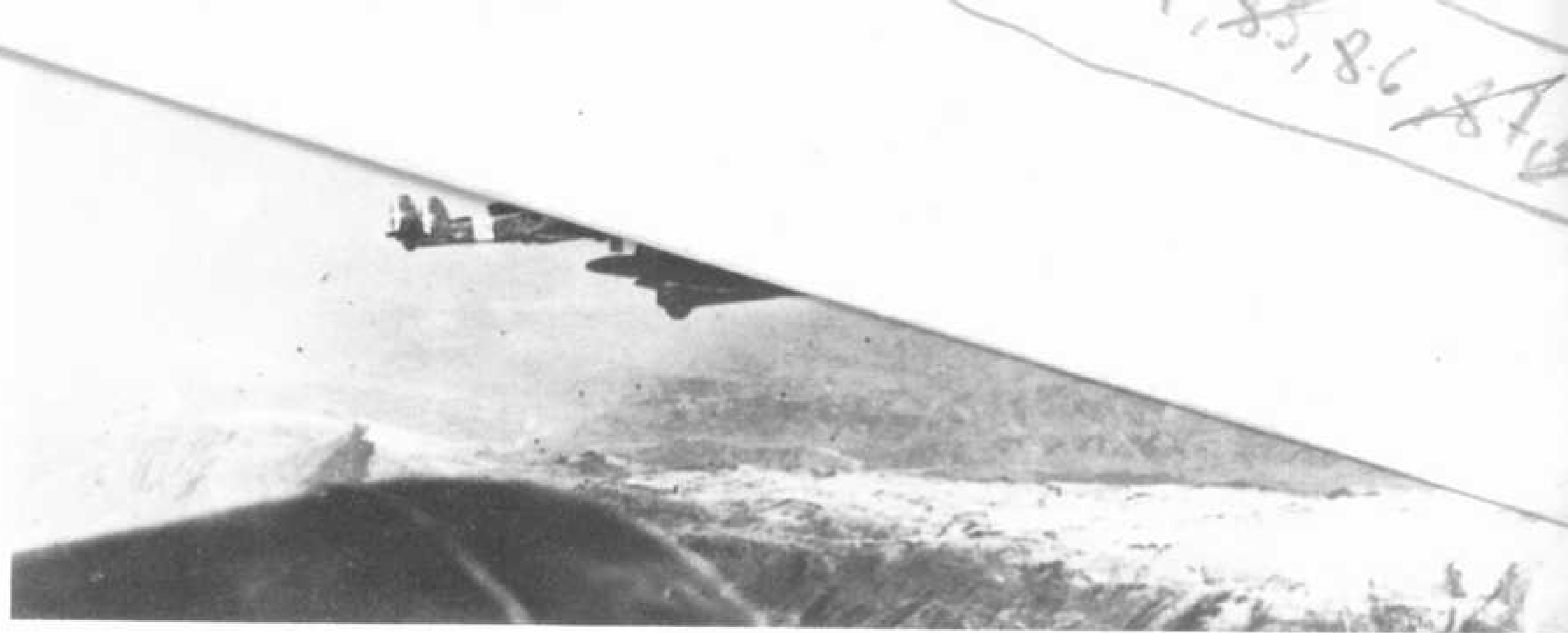
A fines del mes de marzo de 1941 Hitler había impartido instrucciones generales para la ocupación de Yugoslavia. Había solicitado y obtenido el apoyo de Mussolini, que tenía su mira puesta en Dalmacia y había convencido a Hungría para que participase en la agresión a cambio de concesiones territoriales.

En el momento del ataque de Hitler, la aviación yugoslava disponía de un centenar de caza modernos (70 Bf.109 y 30 Hurricane I) y de aproximadamente 200 bombarderos, entre los cuales los más eficientes eran los 70 Do.17, los 50 S.79 y los 59 Bristol "Blenheim". Por lo tanto, aviones del mismo tipo que pertenecían a formaciones opuestas, se hallaron combatiendo entre sí; no era la primera vez ni sería la última, pero esto originó situaciones peligrosas, con baterías antiaéreas que disparaban a los aviones amigos respetando a los enemigos.

En la mañana del 6 de abril de 1941, los primeros bombarderos de la Luftwaffe aparecieron en el cielo de Belgrado y de las principales ciudades yugoslavas.











Bimotores BR 20M (arriba, a la derecha) de la 39 Ala con base en Lecce, durante un ataque sobre los puestos griegos (Aeronáutica Militar Italiana).
En orden descendente: en un campo albanés, invadido por el fango, aviadores italianos trasportan las bombas hacia los aviones a fin de prepararlos para la acción (Archivo Catalanotto).
Una acción de bombardeo efectuada por los Cant Z.1007 bis (Aeronáutica Militar Italiana). En las acciones de bombardeo sobre los objetivos griegos se emplearon también hidroaviones Cant Z.506 de la 35 Ala de Brindisi (Archivo Catalanotto). En el centro de ambas páginas: bombardeo italiano sobre un puente ferroviario griego cerca de Pirgos (Aeronáutica Militar Italiana)

El bombardeo a Belgrado fue especialmente cruel; en efecto, los aviones alemanes operaron a muy baja altura, en ausencia casi total de reacción enemiga, tendiendo a obtener resultados terroristas de la acción más que a destruir objetivos militares. El bombardeo duró tres días y se calcula que sólo en Belgrado provocó más de diecisiete mil muertos entre la población civil. La vida política y administrativa de Yugoslavia quedó alterada y la triple penetración en su territorio de las armadas italianas, alemanas y húngaras apresuró su capitulación. En el trascurso de once días Yugoslavia prácticamente había dejado de existir y los vencedores comenzaban la división del territorio.

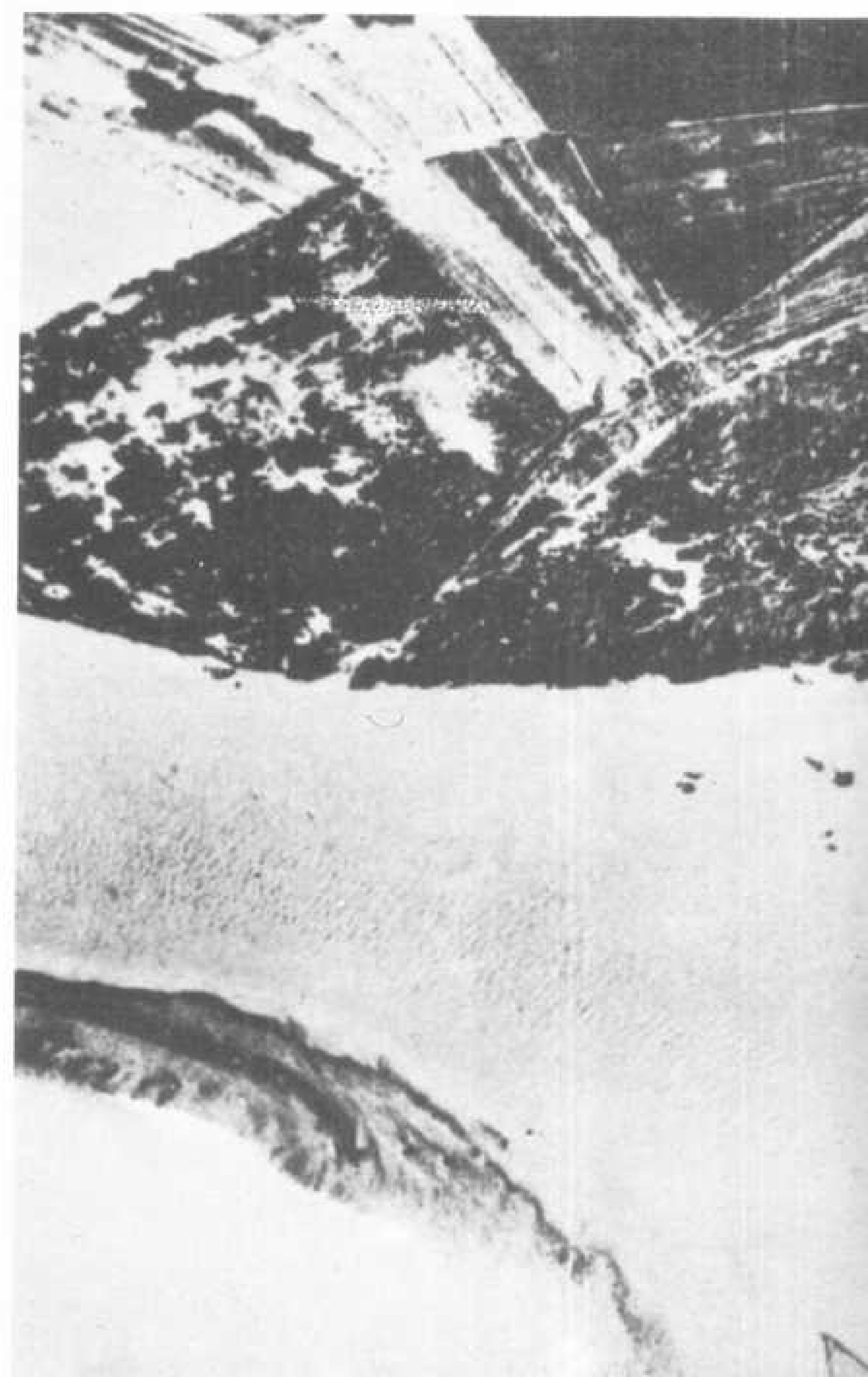
El mismo 6 de abril en que los italianos, alemanes y húngaros comenzaban la invasión a Yugoslavia, Bulgaria entraba en guerra contra Grecia, cruzando la frontera y encontrando inmediatamente la encarnizada resistencia enemiga, a pesar del repliegue, decidido con anticipación, de las tropas griegas a una línea defensiva más atrasada. En el momento de entrar en guerra, la aviación búlgara estaba organizada en ocho regimientos aéreos, encuadrados en el ejército y bajo la dependencia de éste. Los regimientos en cuestión disponían de algunas decenas de caza Bf.109 y bombarderos Ju.86, Ju.87 y Do.17. En realidad, se trataba de una aviación poco consistente y de escasa eficiencia, pero en el mes de marzo, durante la preparación de la intervención, la Luftwaffe había enviado a Bulgaria no menos de 400 aviones de combate, de modo que el aporte aéreo en las operaciones terrestres fue otorgado en una medida más significativa por la poderosa aviación alemana.

La caída de Yugoslavia provocó, a su vez, que se invirtiera la situación en el frente griego. En efecto, las unidades alemanas blindadas cruzaron velozmente todo el territorio yugoslavo, juntándose con los ejércitos italianos.

La caída de Grecia

Entre fines de 1940 y principios de 1941 los ingleses habían enviado a Grecia un cuerpo de expedición pequeño pero eficiente. Según Churchill se trataba de una operación con carácter más político que militar y la decisión, de todos modos, fue muy discutida en esa época y en los años siguientes dado que le quitó al ejército británico en África septentrional hombres y medios en un momento muy favorable para los ingleses que, en el invierno 1940-1941, las fuerzas italianas podrían eliminar fácilmente y ocupar toda Libia.

A los ingleses les interesaba, en especial, mantener las bases aéreas en Grecia, de gran valor estratégico para la continuación del combate; abandonando Grecia, no lograrían por cierto persuadir a Turquía para que entrase en guerra contra el Eje y, por lo tanto, Gran Bretaña tendría en sus manos un arma aérea creada para la ofensiva contra la formación meridional del Eje. En unos apuntes, enviados el 12 de febrero de 1941 al general Wavell, Churchill escribía textualmente: "Debemos mantener Creta a toda costa y ocupar todas las islas griegas que puedan servir como base aérea". Naturalmente, en el mismo momento también la Luftwaffe estaba haciendo las mismas consideraciones acerca de Creta y otras islas del Egeo y ya estaba planificando la ocupación de la gran









Un Blenheim I (arriba) del 211 Squadron inglés aterriza en el aeropuerto de Tatoi, en Grecia (I.W.M.).
Arriba, segundo término: los Stuka prestaron excelentes servicios en los Balcanes, contra objetivos tácticos no muy protegidos (Archivo Apostolo). Derecha, arriba: el jefe de Estado Mayor de la Real Aeronáutica general Pricolo (en el centro) asiste, en el campo de Tirana, al decolaje de los Macchi 200 del 22 Grupo; junto a él se hallan el General Ranza y el coronel Nannini (Archivo Alata).
Derecha segundo término: salida de los aviones de caza del 22 Grupo para el ataque al aeropuerto de Mostar (Archivo Pafi)





isla, con una operación de desembarco aéreo, que luego quedaría como algo clásico en su género. De todos modos, en el mes de abril quedó claro para los ingleses que la resistencia griega estaba en el límite. Al llegar la primavera, la aviación italiana había comenzado a atacar nuevamente las vías de comunicación griegas, impidiendo el aflujo de tropas hacia el frente. Los griegos estaban obligados a hacer que sus soldados se movieran sólo de noche y a lo largo de senderos de montaña, tanto es así que regresaban a la línea ya cansados y sintiendo el largo recorrido, que sólo podía ser efectuado a pie.

En la segunda mitad de abril, mientras los griegos se retiraban ya de todos los frentes, los ingleses convinieron en la necesidad de hacer reembarcar su propio cuerpo de expedición, como había sucedido en Dunkerque el año anterior. Sólo que esta vez éstos ya no poseían el dominio del aire como había sucedido en el Canal de la Mancha y debieron sufrir los continuos ataques, aunque desordenados, de la Luftwaffe y la Real Aeronáutica. Por este motivo se hizo que las tropas del Commonwealth afluyeran por las calles secundarias a los puertos menores; las operaciones de embarco se desarrollaban de noche, de modo de escapar de las aviaciones enemigas. Esta técnica, llevada a cabo con método, permitió el reembarco de aproximadamente cincuenta y un mil soldados, al precio de algunos buques mercantes y dos pequeñas unidades de guerra, hundidos por los ataques de los Stuka. El 24 de abril, los griegos firmaban la rendición, en Salónica.

Todavía quedaba por decidir la ocupación de Creta, esencial base estratégica de las acciones aéreas del Mediterráneo oriental. Desde Creta se podían atacar inclusive los establecimientos petrolí-





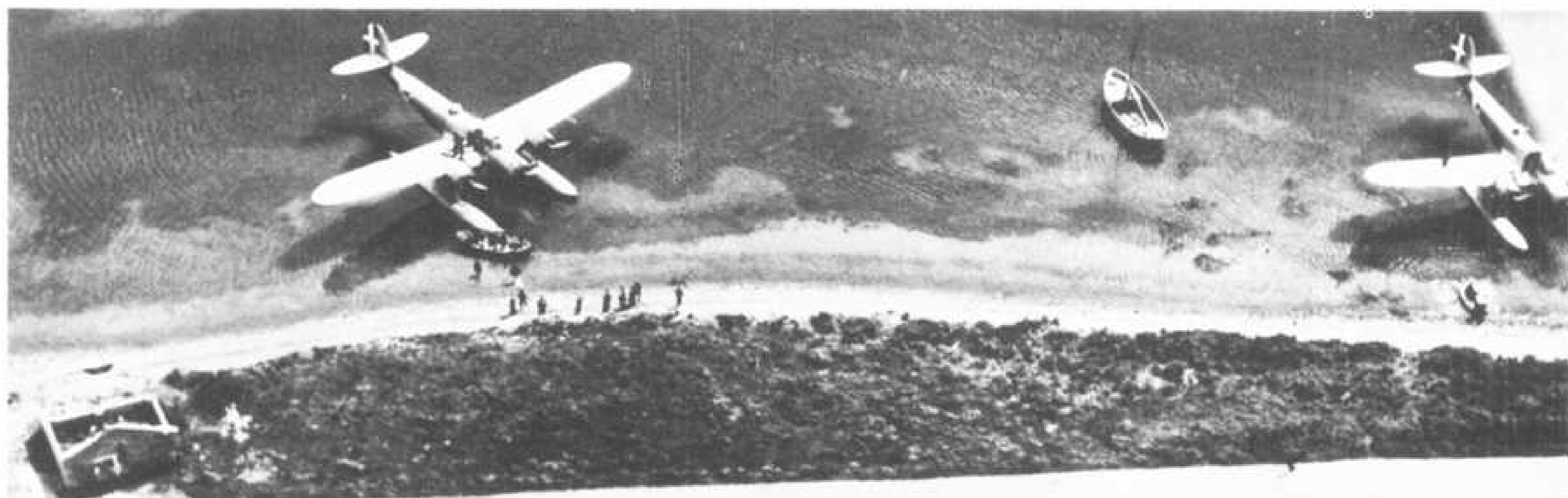




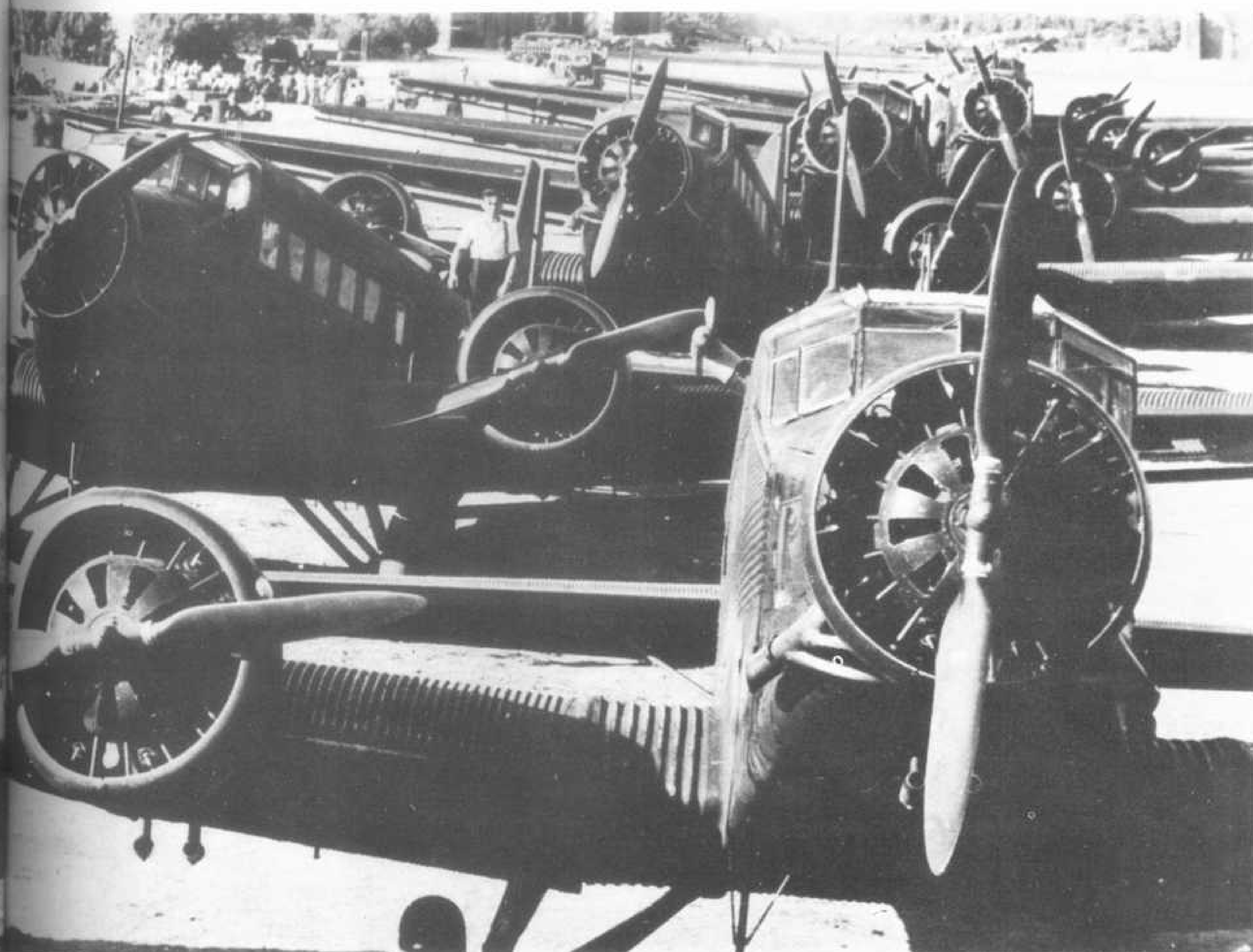
Izquierda, en orden descendente: aviones incendiados por los ataques italianos en el campo de Mostar, el 13 de abril de 1941 (Archivo Alata).
Aviadores italianos examinan algunas bombas en el campo de Mostar; en segundo plano, los restos de un S.79 yugoslavo (Archivo Alata). Aviones y aviadores italianos y alemanes en Tatoi después de la rendición griega. Se observan los restos de un Valentia (A.M.I.). Uno de los Blenheim yugoslavos que luego, una vez recuperados, pasaron a la aviación croata (Bundesarchiv, Koblenz). A la derecha: el capitán Jannicelli, que comandaba una de las escuadrillas del 22 Grupo, examina un Hurricane dañado en Mostar. Abajo, a la derecha: en las islas griegas, los italianos efectuaron algunos desembarcos aéreos y lanzamientos de paracaidistas. Aquí el desembarco en Cefalonia, de los Cant Z. 506B de la 35 Ala (Aeronáutica Militar Italiana)



feros británicos en el Medio Oriente, además de garantizar, en la práctica, el control sobre el Canal de Suez. El 25 de abril de 1941 Hitler autorizó a la Luftwaffe para que efectuara una operación (denominada "Merkur") para la invasión desde lo alto de la isla, con paracaidistas y tropas aerotrasportadas. Parece que la idea de esta operación fue sugerida a Goering por el general Lohr, comandante de la 4a. Luftflotte. Goering, ansioso por demostrar la importancia de la Luftwaffe y decidido a tomar venganza sobre sus detractores después del decepcionante resultado de la Batalla de Inglaterra, encargó al general Student que dispusiera la invasión de la isla. Para apoyar a los paracaidistas y las tropas aerotrasportadas se unió al XI Fliegerkorps del general Student, el VIII Fliegerkorps que disponía de más de 400 bombarderos y de 250 caza y aviones de reconocimiento. El VIII Fliegerkorps estaba comandado por Wolfram von Richthofen, primo del famoso "Barón Rojo" de la Primera Guerra Mundial.



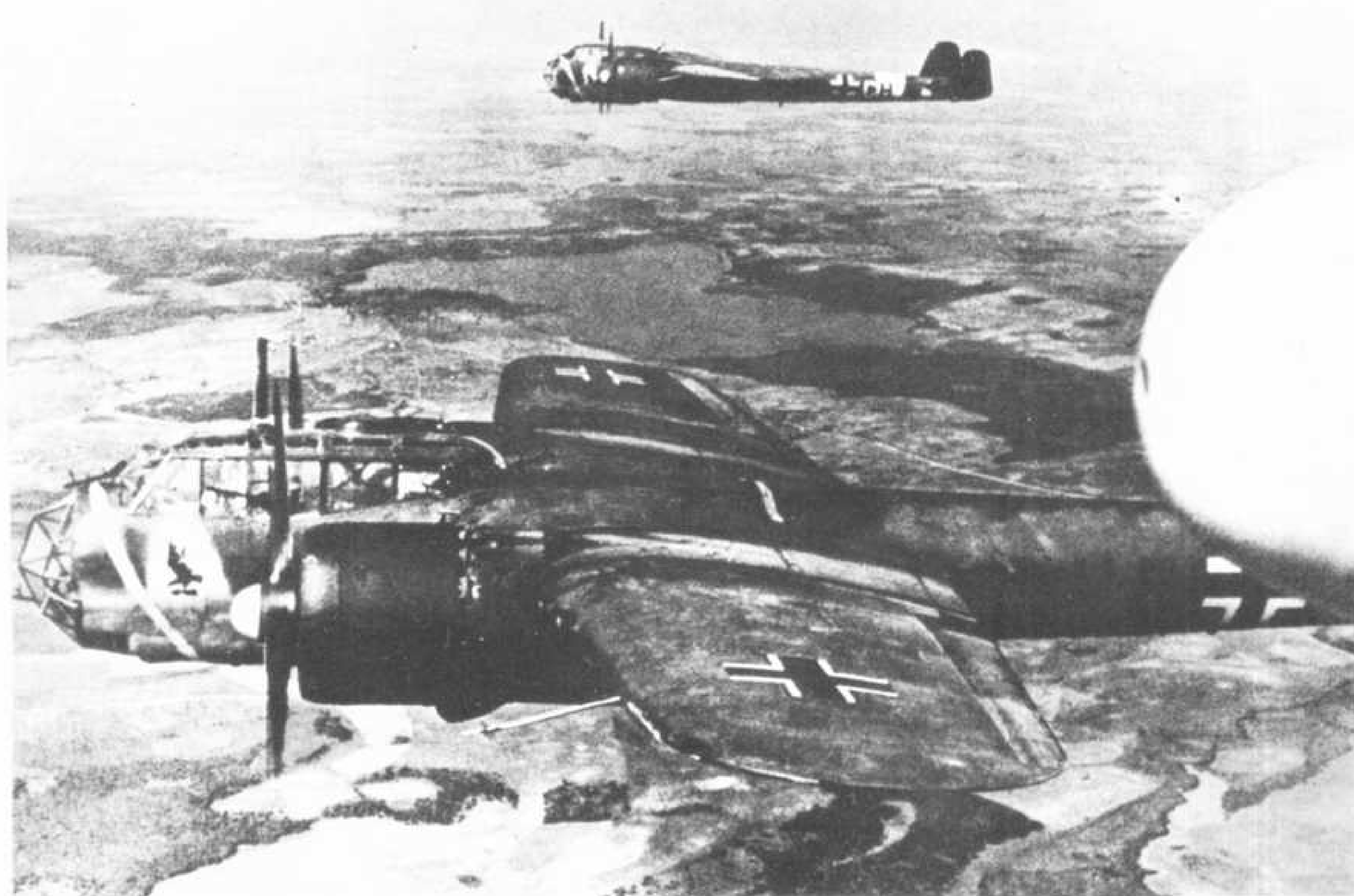




Junkers Ju.52 del III Grupo del K.G. zb V-1 (izquierda), aguardando ser empleados en Creta, están detenidos en un aeropuerto del Mediterráneo (Bundesarchiv, Koblenz). Abajo: bimotores Dornier Do.17 Z del 2º Kampfgeschwader en vuelo sobre los Balcanes en 1941 (Archivo Apostolo)

como sucedió en Bélgica, Holanda, Dinamarca y Noruega. Pero en todos estos casos, incluido el de la acción sobre el Canal de Corinto, se trató de conseguir objetivos preferentemente tácticos. En cambio, el desembarco aéreo de Creta representa la primera gran operación estratégica de la Luftlandetransporter, las tropas aerotrasportadas.

Mientras se agrupa la grandiosa flota aérea, surge un obstáculo imprevisto: el ejército comunica que no estará en condiciones de trasladar a tiempo a los Balcanes la división aerotrasportada y, a último momento, se decide sustituirla con la 5a. división de montaña, compuesta de alpinos bien adiestrados, pero que jamás han volado.



OPERACIÓN "MERKUR"

El 1º de mayo de 1941, centenares de trimotores de trasporte de la Luftwaffe decolan desde todas las bases operativas europeas hacia los talleres bélicos en Austria, Checoslovaquia y Alemania. Los Transportgruppen reúnen todos los aviones que pueden y, simultáneamente, los establecimientos de la BMW agotan las reservas de motores laboriosamente preparados. Han comenzado los febriles preparativos para la "Operación Merkur", cuyo objetivo es la conquista de la isla de Creta, la más importante base estratégica del Mediterráneo oriental, mediante el empleo de tropas aerotrasportadas.

En vista de la pesada tarea que deberán afrontar las unidades de trasporte de la Luftwaffe, se hace necesario controlar la mayor cantidad posible de aviones; a muchos de éstos se les deberán sustituir totalmente los motores. De este modo, se comienza a preparar la más grandiosa organización aérea logística que jamás hubiese podido crear una aviación militar. Los estrategas del desembarco aéreo han calculado que se necesitan por lo menos 500 trimotores Ju.52 para poder trasladar a la isla los elementos necesarios: la división paracaidistas de la Luftwaffe y la división aerotrasportada. Mientras se ponen a punto los aviones, las tropas afluyen a los Balcanes y se instala el gigantesco sistema de reabastecimiento que deberá alimentar con nafta los depósitos de esta flota aérea. Para la operación "Merkur" se necesitan tres millones de litros de combustible, dado que cada avión deberá efectuar no menos de tres viajes hasta la isla de Creta.

Los paracaidistas y las tropas aerotrasportadas en planeadores ya han sido empleados en Grecia, en una operación de carácter limitado, pero efectuada en forma sorpresiva y con audacia, el 26 de abril. Con un decidido ataque, paracaidistas y planeadores cayeron sobre el Canal de Corinto para apoderarse del único puente transitable y cortar la retirada hacia el mar, de las tropas griegas e inglesas. La operación resulta perfecta,

En Creta se aguarda

La ansiedad de efectuar cuanto antes el desembarco aéreo en Creta y el imponente esfuerzo logístico necesario para preparar una flota de trasporte de 500 aviones, no permite a los alemanes mantener el secreto acerca de la operación. Los ingleses llegan a tener conocimiento de esto mediante la gran cantidad de



Durante la rápida campaña de los Balcanes y en la conquista de Creta se empleó todo un Fliegerkorps, el VIII, con Junkers Ju.87 (izquierda). Los Stuka participaron en la conquista de Creta desde los aeropuertos de Mycene y Molae en el Peloponeso y desde el de Scarpanto en el Egeo (Archivo Apostolo).
Abajo: un Ju.87 R2 alemán en el aeropuerto italiano de Rodi, en el Egeo, en la primavera de 1941 (Archivo Coggi).
Más abajo: el general Kurt Student, que comandaba el cuerpo de paracaidistas y tropas aerotrasportadas empleado en Creta



informadores que poseen en los Balcanes; jamás como en este caso, escribirá Churchill en sus memorias, los ingleses fueron puestos al corriente de una iniciativa alemana tan detalladamente.

A partir del 14 de mayo, los Ju.52 destinados a la operación "Merkur" comienzan a agruparse en los aeropuertos griegos y surgen las primeras dificultades. Ninguno de los aeródromos puestos a disposición está provisto de pistas asfaltadas y los aviones deben decolar sobre la arena, levantando una impresionante polvareda. Las nubes de arena se elevan hasta un kilómetro de altura. Después del decolaje de cada grupo, calculará un oficial de la Luftwaffe, se necesitan 17 minutos para poder tener nuevamente una visibilidad suficiente para los decolajes siguientes.

También surge el problema de tener que reabastecer de combustible a los aparatos dado que las respectivas operaciones deben ser efectuadas a mano y, en muchos casos, son los mismos paracaidistas quienes contribuyen al reabastecimiento de los aviones antes del decolaje.

Por último, la explosión accidental de las minas colocadas por los griegos en el puente que cruza el Canal de Corinto, provoca su derrumbe y una nave cisterna que llegaba desde Italia queda bloqueada en el mismo canal hasta que los restos del puente son quitados por los ingenieros y buzos alemanes.

Mientras tanto, los ingleses se preparan para el ataque enemigo. El comando de las tropas trasladadas a Creta es asumido, a pedido del mismo Churchill, por el general neocelandés Freyberg, un héroe de la Primera Guerra Mundial. Freyberg dispone de fuerzas relativamente modestas: los efectivos de alrededor de cuatro brigadas, entre australianos, neocelandeses y griegos. Pocos tanques livianos y escasos cañones antiaéreos se hallan en dotación en estas tropas; además, las unidades de la RAF, a pesar de estar integradas por algunos aviones de la Royal Navy, disponen solamente de 36 aparatos: 12 bombarderos Blenheim y un grupo heterogéneo de caza Hurricane, Gladiator, Fulmar y Buffalo. Por el contrario, la Luftwaffe ha logrado concentrar en los aeropuertos griegos 493 trimotores de trasporte más los varios centenares de caza y bombarderos del VIII Fliegerkorps. A estos caza y bombarderos se les ha confiado la tarea de aniquilar la resistencia inglesa y preparar el terreno de los desembarcos aéreos.

Infantes desde el cielo

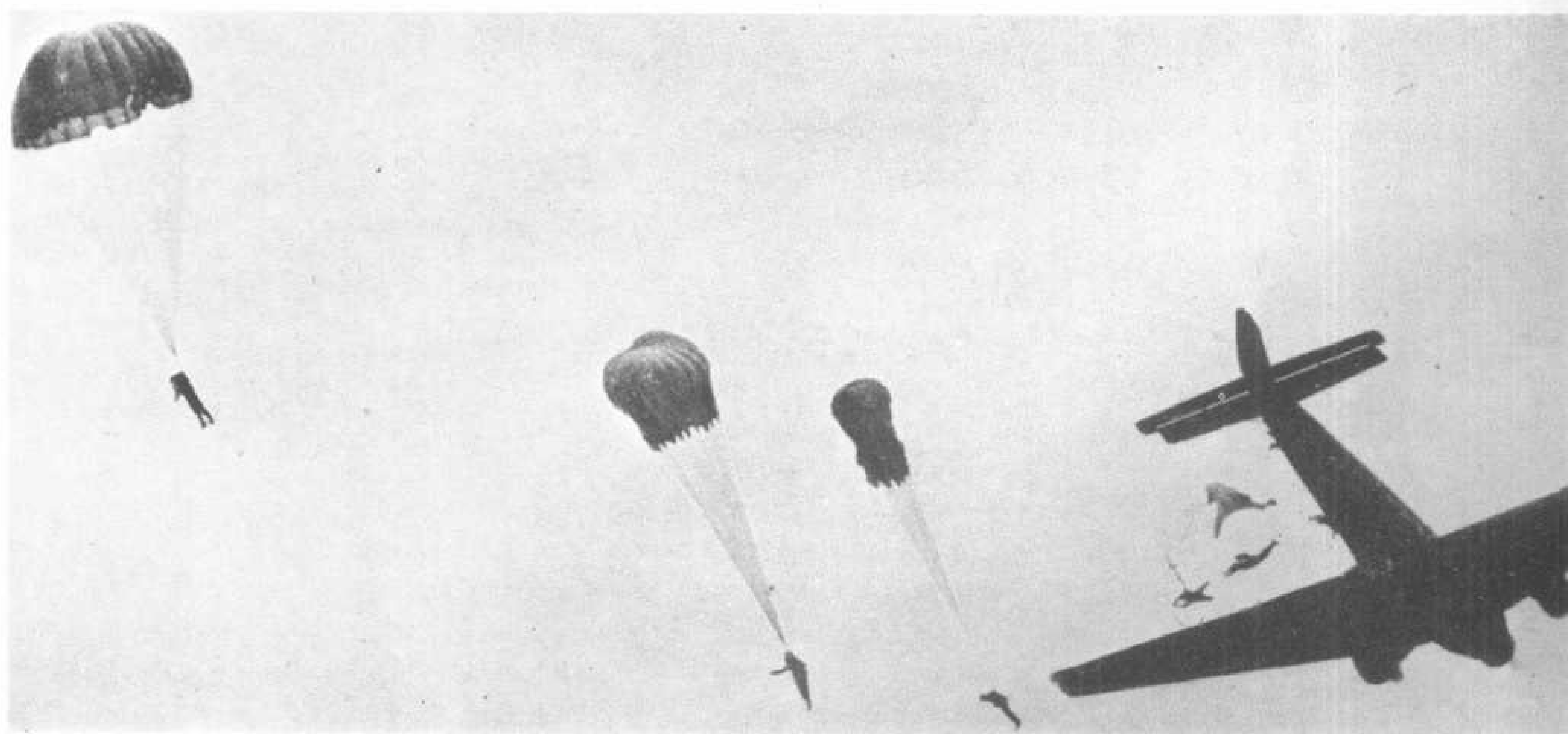
A las 6 de la mañana del 10 de mayo, una oleada de Do.17 y Bf.110 se lanza sobre los aprestos británicos con acciones de bombardeo en masa y ametrallamientos en vuelo rasante. Se persigue particularmente el aeropuerto de Malemes, donde deberá descender el primer contingente aerotrasportado.

Alrededor de doce mil soldados neocelandeses controlan los alrededores del aeropuerto aguardando de un momento a otro el lanzamiento de los paracaidistas. El bombardeo alemán, a pesar de su intensidad, no ha provocado grandes pérdidas a estas tropas selectas que ya conocen los planes del enemigo. Se han atrincherado muy bien y esperan con pie firme a los paracaidistas de la Luftwaffe; además, saben que la flota inglesa se en-



Paracaidistas alemanes (izquierda) durante las operaciones de desembarco en Creta. Derecha: apenas aterrizados, los paracaidistas recuperan las armas pesadas lanzadas mediante contenedores (Photo Monde et Caméra). Abajo: lanzamiento de paracaidistas desde un trimotor de trasporte Junkers Ju.52

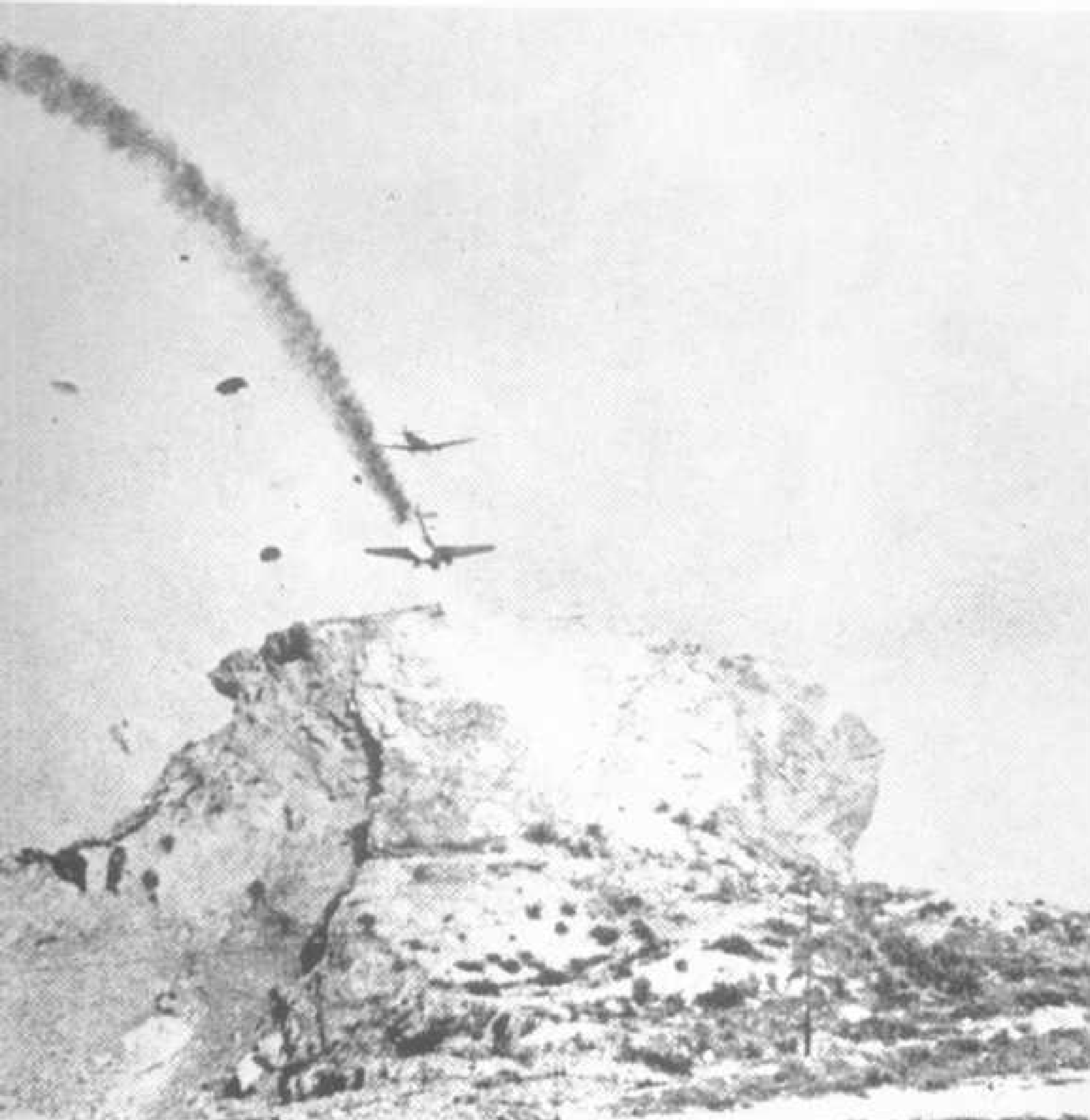




cuentra navegando alrededor de Creta para dispersar los convoyes del Eje, que traerán otras tropas destinadas a apoyar las operaciones desde el mar.

A las 7.05 los primeros planeadores son desenganchados sobre el aeropuerto; caen silenciosamente sobre el vasto terreno y sus alrededores y, sólo a último momento los pilotos advierten que la zona es mucho más accidentada de lo que había relevado la observación aérea. Los agujeros de las bombas complican los aterrizajes. Muchos planeadores se estrellan al contacto con el suelo o terminan con resultados desastrosos sobre las rocas que rodean el aeropuerto. Además los hombres, recién desembarcados de los planeadores, se encuentran bajo el repetido fuego de los neocelandeses. En efecto, los puestos y campamentos de los soldados británicos, marcados por el reconocimiento, han sido abandonados y los que defendían el aeropuerto se han concentrado en posiciones elevadas. Sin embargo, la tercera compañía del regimiento de paracaidistas logra descender sin contratiempos en el lecho de un río seco y sus hombres sorprenden a los neocelandeses, desmantelando los puestos de ametralladoras y cañones y las baterías antiaéreas.

Mientras se desata el combate por la conquista del aeropuerto, llega al cielo del Malemes una nueva oleada de Ju.52, de los cuales comienzan a llover paracaídas. El lanzamiento no es en absoluto brillante. Muchos aviones se alejan de-





Un avión de trasporte alemán Ju.52 (izquierda), derribado, precipita en llamas durante los lanzamientos aéreos para la ocupación de Creta (I.W.M.).
Abajo: desembarco de tropas de un Ju.52, recién aterrizado en uno de los aeropuertos de Creta (Photo Monde et Caméra)

masiado del mar y los paracaidistas caen precisamente sobre los puestos neocelandeses; encuentran una resistencia terrible y muchos de ellos tocan tierra ya muertos, debido a impactos recibidos durante el descenso. Los contenedores con las armas se dispersan por la campiña alrededor del aeropuerto, todos los oficiales quedan fuera de combate, las unidades que se lanzaron con paracaídas se encuentran muy pronto sin guía, privados de municiones y víveres, sometidos al fuego de los enemigos.

Lo que está puesto en juego es muy importante: si el aeropuerto de Malemes no es conquistado, no podrán descender allí los aviones de las últimas oleadas con las tropas seleccionadas de montaña, las armas pesadas y las provisiones necesarias.

"Merkur" en peligro

Los paracaidistas alemanes hallarán aún mayores dificultades en las otras dos zonas previstas para el descenso, cerca de la capital y alrededor de los aeropuertos de Retimno y Candia. Allí ni siquiera se logra concretar el enlace entre la oleada de caza y bombarderos —que debe cubrir a los ingleses con una manta de fuego— y la oleada de los aviones de trasporte. Cuando los Ju.52 lleguen a estas localidades, el bombardeo habrá cesado tres horas antes. Los tanques ingleses se instalan en los amplios descampados donde están descendiendo los paracaidistas y los matan sin piedad. Por todas partes no se observan más que paracaídas pendiendo de los olivos, con los cuerpos sin vida de los soldados alemanes colgando de ellos. Se debe renunciar, por lo tanto, a estos otros dos objetivos: Retimno y Candia.

Pero en Malemes, entre tanto, las cosas habían cambiado lentamente. En la mañana del 21 de mayo, las tropas aerotrasportadas, aun carentes de armas pesadas y ya sin municiones, habían logrado arrancarle la pista a los neocelandeses, que había quedado, sin embargo, bajo el fuego de los cañones enemigos.

En Atenas, donde se encuentra el comando del XI Fliegerkorps, la atmósfera es deprimente. Después de horas trascurridas sin informaciones precisas, dado que las radios de los paracaidistas se estrellaron con los planeadores, se intenta un primer balance del ataque inicial. En Malemes la lucha es muy encarnizada, en La Canea (capital de la isla, cuya posesión permitiría, luego, proceder hacia la importante base de Suda) los pocos paracaidistas sobrevivientes estaban rodeados; el mismo general Süssmann, comandante de la Séptima división aérea, que debería dirigir las operaciones en ese lugar, muere en un accidente poco después de decolar desde Grecia. Su planeador, tomado por el remolino de aire de un bombardero que le pasa demasiado cerca, se precipita estrellándose sobre las rocas de una pequeña isla. En Retimno y Candia, los paracaidistas han sido derrotados. Están convencidos de que sólo el desembarco en las playas de Creta del contingente enviado por vía marítima podrá restablecer la situación permitiendo derrotar definitivamente a los británicos.

Pero el convoy alemán, formado por muchos barcos pesqueros y pequeñas lanchas, será descubierto por la escuadra naval inglesa, que lo envía nuevamente hacia atrás hundiendo algunas de sus pequeñas unidades. Los paracaidistas deberán salir del paso por sí solos y sin armas pesadas si alguna flota no logra atracar en la isla. Los grupos de bombarderos del VIII Fliegerkorps son preparados para enfrentar a la flota inglesa y abrir camino a los reabastecimientos alemanes que llegan por vía marítima. En el ínterin, el general Student, considerando que el aeropuerto de Malemes se halla firmemente en manos alemanas, ordena que se hagan aterrizar allí a los Ju.52 que trasportan las municiones y los alpinos de la V división de montaña.

Aterrizaje alucinante

En plena mañana del 21 de mayo, el primer Ju.52 llega a baja altura al aeropuerto recién conquistado; desde las alturas vecinas lo alcanza un violento fuego que le agujerea las alas y el fuselaje. El avión vira y vuelve hacia atrás. Sin embargo, los que siguen se preparan para el aterrizaje y, en efecto, descienden uno detrás del otro bajo el fuego de artillería de los neocelandeses que barre toda la superficie del aeropuerto.

La escena, tal como la describirán los pilotos que logran regresar después de haber descargado tropas y municiones, es alucinante: por todas partes hay Ju.52 incendiándose, o bien cascos de aviones destruidos mientras aterrizan. Otros trimotores terminan fuera de pista estrellándose en las rocas en el intento de evitar el fuego enemigo. Algunos, para evitar que el fuego los alcance, tocan tierra demasiado bruscamente, destrozando el tren de aterrizaje. Los aviones ladean, chocan entre sí, de los fuselajes destrozados saltan los alpinos corriendo a tomar posición bajo el fuego. Un grupo de paracaidistas se vale de un tanque inglés



Trasporte de combustible a Creta mediante trimotores Junkers Ju.52 (izquierda). (Photo Monde et Caméra).
Derecha: las fuerzas aéreas italianas del Egeo, con el 41 Grupo, apoyaron la acción alemana en Creta. Por primera vez se emplearon los trimotores S.84, bombarderos y aviones torpederos. Aquí, una tripulación regresa de la acción (Archivo Pafi).
Abajo: ataque de bombarderos ingleses en el aeropuerto de Malemes en Creta, en el cual se hallan dispersos aviones de trasporte alemanes (Imperial War Museum)



capturado, para empujar fuera del aeropuerto los cascos de los Ju.52 estrellados y dejar lugar para que aterricen los otros. Por la noche se calcula que más de 80 trimotores de trasporte yacen alrededor del campo, totalmente inservibles. Sin embargo, fuertes contingentes de alpinos han logrado desembarcar y se está produciendo aquello que ni siquiera el general Student habría imaginado jamás: la conquista de Creta con las tropas aerotrasportadas.

En el mar, entre la isla y las costas griegas, se están desarrollando otros combates no menos encarnizados. Los Stuka, los Ju.88 y los Do.17 del VIII Fliegerkorps, apoyados por un gran número de Bf.109 y Bf.110 provistos de bombas, están dando caza a la flota inglesa. Ésta ha sido dividida en cuatro grupos tácticos compuestos de cruceros y cazatorpederos, guiados por el viejo acorazado Warspite. Algunos cruceros pertenecen al tipo llamado antiaéreo: provistos casi exclusivamente de armamento antiaéreo, tienen la tarea de defender a la flota de los ataques de los aviones alemanes. Las oleadas de bombarderos Ju.87, 88 y Do.17 y de cazabombarderos, son tan densas que los cruceros antiaéreos muy pronto se encontrarán escasos de municiones.

Los aviones vencen a las naves

El dominio del aire, firmemente en poder del VIII Fliegerkorps de Von Richthofen no permite a la flota inglesa que trata de impedir un desembarco en las playas de Creta, resistir con eficacia la acción aérea enemiga. Entre el 22 y el 23 de mayo, en el estrecho tramo de mar entre Creta y las costas griegas, se desarrolla una de las más grandes batallas aeronavales totalmente insólita, dado que uno de los contendientes dispone solamente de naves de guerra y el otro sólo de bombarderos. En este contexto se introduce esporádicamente una pequeña unidad italiana, la torpedera Sagitario que, a pesar del escaso armamento, en la mañana del 22 de mayo no vacila en atacar dos cruceros y cuatro cazatorpederos británicos para permitir la fuga de un convoy de barcos pesqueros con tropas alemanas.



La acción diversiva obtiene un notable éxito, dado que los Ju.87 del grupo Immelmann logran ir en auxilio de la valiente unidad y obligan a su vez a la fuga a las naves británicas hundiendo el crucero Gloucester.

El 22 y el 23 de mayo son días negros para la Mediterranean Fleet. Los bombarderos alemanes hunden dos cruceros y cuatro cazatorpederos y dañan gravemente otras unidades como el crucero Southampton y la misma nave almirante Warspite. El resultado más brillante es obtenido por un cazabombardero Bf.109 que ataca audazmente al crucero Fiji y lo alcanza con una bomba, inmovilizándolo. El piloto del caza llama por radio a un colega, que llega con otro Bf.109 y da el golpe de gracia al crucero, hundiéndolo.

Entonces, los bombarderos alemanes atacan sin tregua la flota británica. El



Un trimotor italiano Cant.Z.1007 bis (izquierda) en un aeropuerto en Rodi (Aeronáutica Militar Italiana).
Abajo: un momento del desembarco de fuerzas italianas en Creta, trasportadas por vía marítima desde las islas del Egeo (Archivo Palazzi).
En la página de al lado, arriba: la aviación británica fue muy activa contra las bases italianas del Egeo. Aquí, trasportado a Rodi, un Wellington derribado durante un ataque al aeropuerto de Scarpanto el 30 de mayo de 1941 (Archivo Bignozzi)

orden de acción está alterado; los aviones vuelven a las bases en Grecia, se reabastecen rápidamente de combustible, cintas de ametralladoras y bombas, mientras la tripulación bebe rápidamente un café, luego vuelven de nuevo al mar en caza abierta. El almirante Cunningham informa a Londres que no tiene intenciones, en absoluto, de seguir exponiendo sus naves a esta ofensiva sin un adecuado paraguas aéreo de protección. En efecto, desde Egipto se han enviado a Creta algunos Blenheim y Hurricane, pero la mitad de éstos han sido destruidos en tierra por los bombarderos alemanes y los otros derribados apenas levantan vuelo. En el trascurso de 24 horas, los pocos aparatos de la RAF son neutralizados.

En consecuencia, los ingleses toman una dolorosa decisión: abandonar Creta. Bajo el fuego alemán, las tropas neocelandesas y australianas efectúan la operación de reembarco, el tercero realizado bajo la ofensiva de la Luftwaffe desde que comenzara la guerra. El 29 de mayo concluye la ocupación de Creta. Lo que parecía increíble ha sido realizado: el XI Fliegerkorps ha conquistado por sí solo la isla, si bien con gravísimos sacrificios. De los trece mil hombres de la división seleccionada de paracaidistas, que era el orgullo de Goering y de la Alemania nazi, más de cinco mil han resultado muertos. Más de un cuarto de la flota aérea de trasporte ha sido destruida y las pérdidas en las tripulaciones son muy elevadas. Pero el éxito no es explotado; en lugar de aprovechar la favorable posición de Creta para continuar la ofensiva aérea contra Medio Oriente y Egipto y hacer intransitable el Canal de Suez, Hitler llama al norte a casi todas las fuerzas aéreas de Grecia, para preparar el ataque a la Unión Soviética, programado para el 5 de mayo y postergado entonces para el 22 de junio.

No obstante las ingentes pérdidas, los ingleses han obtenido el resultado de desgastar la poderosa arma aerotrasportada germana. Después de Creta, la Wehrmacht no volverá a efectuar ninguna otra operación de paracaidistas en gran estilo; los mismos Hitler y Goering perderán su inmensa confianza en los desembarcos aéreos y suspenderán todo otro empleo del XI Fliegerkorps. "Me parece claro que los paracaidistas ya han cumplido su tiempo", comenta el jefe de la Alemania nazi.

También los italianos en Creta

Las fuerzas aéreas italianas con base en las islas del Egeo, en Rodi, Scarpanto y Lero, desarrollaron cierta actividad en apoyo de la acción emprendida contra Creta por los alemanes. La caza italiana, en particular, efectuó misiones de escolta a los Stuka del VIII Fliegerkorps, que decolaban desde Scarpanto y realizaron muchas misiones de protección para oponerse a los aviones ingleses que trataban de atacar las bases del Eje.

Bombarderos y torpederos atacaron repetidamente unidades navales británicas en movimiento alrededor de Creta y hundieron dos cazatorpederos: Juno e Imperial. Se efectuaron acciones de bombardeo y ametrallamiento contra varios objetivos en la zona occidental de la isla de Creta. El 27 de mayo, bajo la protección de la aviación, un contingente de 2700 hombres desembarcaba en la isla del golfo de Seteia. El día 31, las tropas italianas se juntaban con las germanas en el cruce de dos caminos, de Kalò Koriò, en las cercanías de Hierapetra. La acción de los italianos fue apreciada por los alemanes, como lo testimonia el curioso telegrama en italiano que el comandante del VIII Fliegerkorps, general Von Richthofen, le dirigiera el 30 de mayo al comandante de la aviación en el Egeo: "¡Vaya, han hecho bien, felicitaciones!"

Mientras tanto, en el Atlántico...

Mientras la resistencia británica en Creta está llegando a su fin, otro grave motivo de preocupación amenaza a los ingleses. El 21 de mayo, aviones de reco-





nocimiento de la RAF indican que la nave de combate alemana Bismarck, acompañada por el crucero pesado Prinz Eugen y escoltada por una flota menor, ha dejado el fiordo de Bergen y se dirige hacia el Atlántico. El Almirantazgo teme lo que podrán hacer las unidades alemanas si logran penetrar en el océano y comenzar la caza de los convoyes británicos.

El Bismarck es considerada una de las más poderosas naves de combate de la época. Tiene una cabida de cuarenta y dos mil toneladas, está armada con ocho cañones de 380 mm en cuatro torres, 12 piezas de 150 mm, 16 cañones antiaéreos de 105 mm y otros 16, también antiaéreos, de 37 mm. Protegida poderosamente, está acorazada en los laterales con planchas de 34 cm de espesor y en el puente con dos blindajes, uno de 10 y el otro de 5 cm, que deberían hacerla invulnerable a las bombas de la RAF. Su velocidad es de 57 km/h (31 nudos) y, además, está dotada de radar.

La consigna que circula en el Almirantazgo, inspirada por el mismo Churchill, es "¡Hundan al Bismarck!" y se estudia muy a prisa el modo de resistir la marcha de la poderosa nave de combate y el crucero Prinz Eugen.

El escritor C.S. Forester describe de este modo la difícil situación en la que había puesto a los ingleses la salida al mar del Bismarck: "No había ninguna nave de la marina británica que pudiese hacerle frente en un combate singular; no había ninguna gran nave que pudiese escapar. Cuatro meses de riguroso adiestramiento en el Báltico habían hecho del Bismarck la nave más eficiente del mundo. Los convoyes británicos cruzaban el Atlántico, el Bismarck podía liquidarlos... El Queen Elizabeth y el Queen Mary cruzaban continuamente el Atlántico sin ninguna escolta, contando con su propia velocidad, pero el Bismarck era más veloz. ¿Qué diría el mundo cuando se hubiese divulgado la noticia del hundimiento del Queen Mary con diez mil soldados a bordo? Uno o dos ataques como ése e Inglaterra ya no osaría hacer salir al mar ni siquiera un buque mercante..."

La caza al Bismarck comenzó afanosamente. Los aviones de la RAF y de la Royal Navy fueron enviados a explorar el Mar del Norte, con la esperanza de poder avistar a las dos naves alemanas. Al mismo tiempo, los dos únicos acorazados disponibles de la Home Fleet, el viejo Hood (que aún era el más grande acorazado existente del mundo) y el modernísimo Prince of Wales, zarpaban para tratar de interceptar las unidades enemigas. Eran las dos únicas naves de gran tamaño de las que el Almirantazgo disponía en ese momento en las bases británicas.

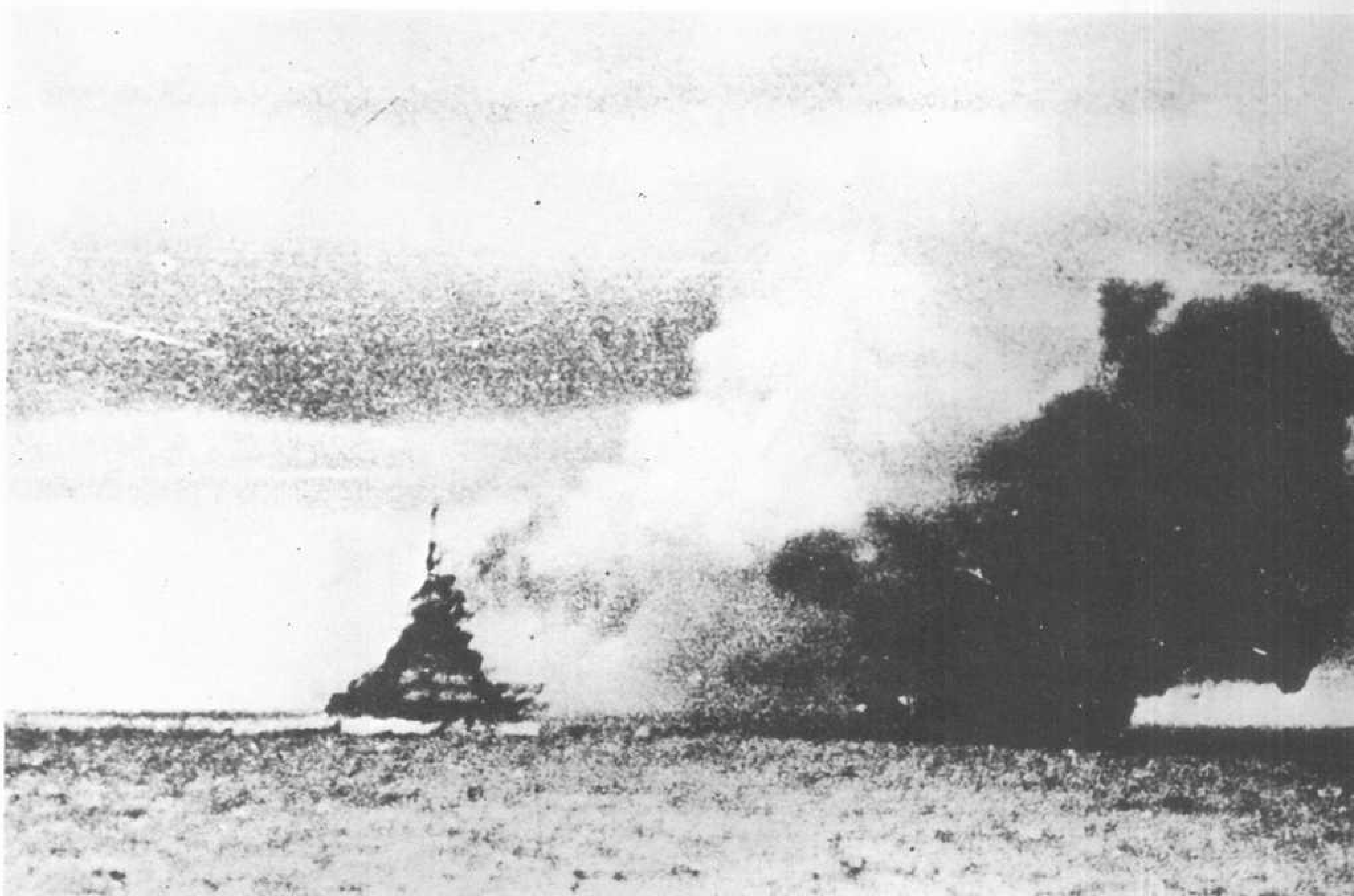
El acorazado alemán Bismarck (abajo) durante el encuentro con la flota de combate inglesa el 24 de mayo de 1941 en el canal de Dinamarca

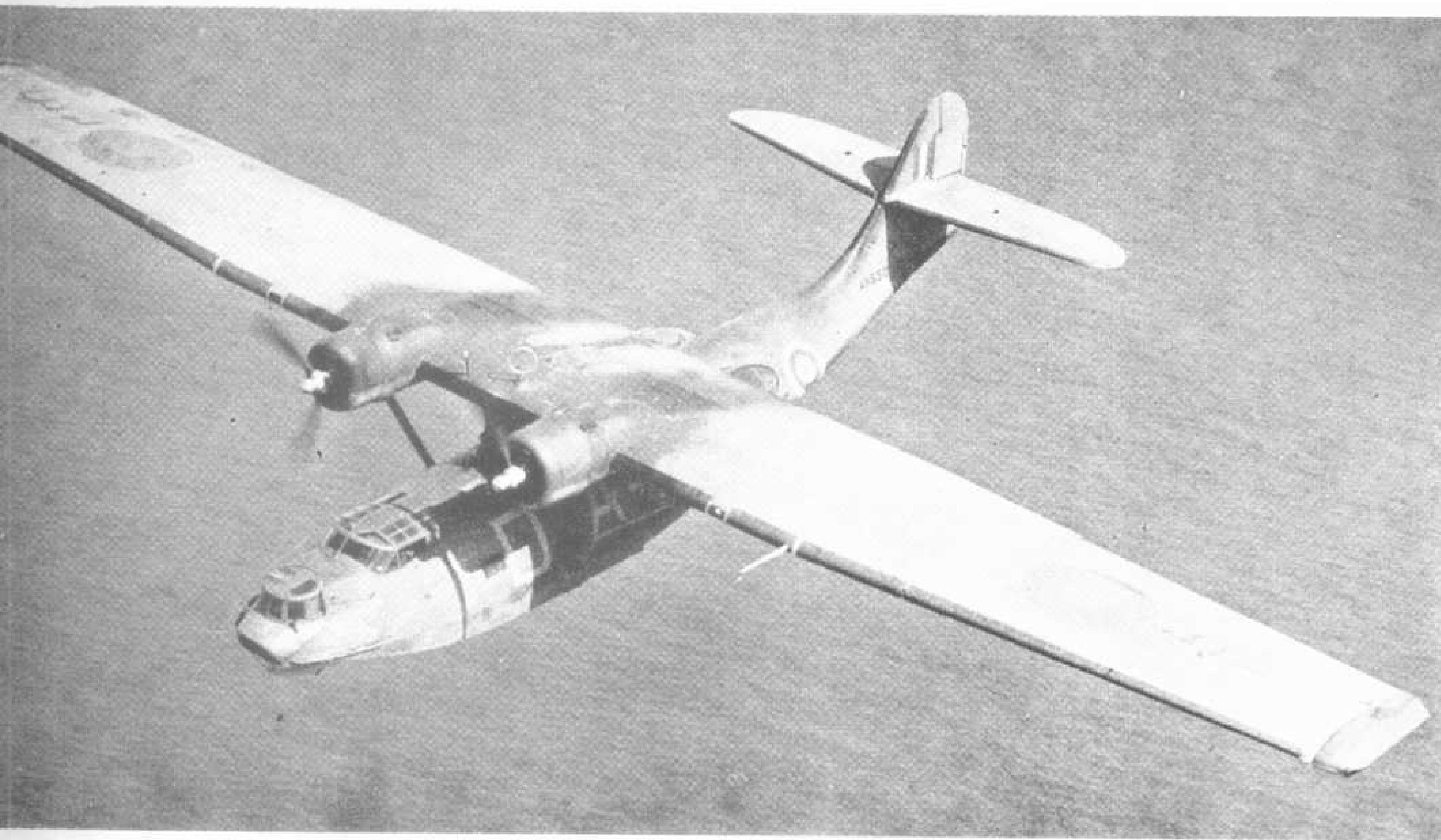
El primer encuentro se produjo al alba del 24 de mayo, cuando las unidades inglesas se tropezaron con el Bismarck a la salida del estrecho pasaje marino que los hielos dejaron libre entre la costa islandesa y la de Groenlandia. El encuentro se resolvió de manera desastrosa para los ingleses: el Hood, centrado casi inmediatamente por los 380 del Bismarck, saltó por el aire con toda la tripulación y el Prince of Wales, con daños a bordo, se vio obligado a desistir del combate.

El mundo quedó atónito al oír la noticia: con pocos cañonazos, el Bismarck había derrumbado el mito de la invencibilidad inglesa en los mares. ¿Qué sucedería ahora?

Perdón por el torpedo...

Las horas que siguieron fueron tremendas para el Almirantazgo británico. Todas las grandes unidades inglesas empleadas en la escolta de los convoyes habían sido dirigidas hacia el punto donde





Un hidroavión de patrullaje marítimo Catalina (izquierda), perteneciente al 210 Squadron del Coastal Command inglés (Aeroplane). Abajo: en la caza al Bismarck, por primera vez la Royal Navy empleó el nuevo portaaviones Victorious, segunda unidad de la clase Illustrious (I.W.M.)

presumiblemente debían encontrarse las naves alemanas. Desde el norte avanzaban a velocidad máxima los acorazados King George V y Repulse con el portaaviones Victorious; desde las costas irlandesas avanzaba también el Rodney, desde el Atlántico septentrional el Ramillies, desde Gibraltar el Renown (que formaba parte de la Fuerza H, con el portaaviones Ark Royal). El Prince of Wales, por su parte, perseguía a distancia al Bismarck, siguiendo un rastro de combustible que la unidad alemana, evidentemente dañada en un depósito, dejaba en el mar.

Luego, de improviso, en las primeras horas del 25 de mayo, el Bismarck desapareció literalmente en las sombras de la noche mientras las naves inglesas se intercambiaban inquietos mensajes. ¿Adónde se dirigiría? La opinión del Almirantazgo era que la pérdida de combustible debía influir más de lo previsto en una nave destinada a la guerra de corso y que el Bismarck se habría visto necesariamente obligada a dirigirse al puerto atlántico francés de Brest para reparar el daño y llenar los depósitos. Por ello, la búsqueda se desplazó en esta probable dirección. Y he aquí, en la mañana del 6 de mayo, el milagro: un hidroavión anfibio, un Catalina, suministrado por los americanos, avista el Bismarck a poca distancia de un convoy de buques mercantes ingleses carentes de escolta que trasportan tropas. El portaaviones Ark Royal acelera su marcha hacia la nave alemana.

En la tarde del 26 de mayo, 15 Swordfish armado cada uno con un torpedo se hallan alineados en el puente del portaaviones. Poco antes han efectuado un ataque contra la presunta nave alemana, pero a último momento advierten que se trata del crucero inglés Sheffield. Sin embargo, esto no evita que algunas tripulaciones lancen sus torpedos contra la nave amiga. El comandante del Sheffield, muy sabiamente, se había limitado a maniobrar para evitar los torpedos sin reaccionar, de modo que los pilotos se pudiesen dar cuenta del error precisamente por la falta de reacción de la unidad. Churchill escribe en sus memorias: "Un aparato envió al Sheffield el siguiente mensaje: lamentamos el error".

Poco después de las 19 horas del mismo día, el comandante del Ark Royal decidió enviar una nueva oleada de Swordfish contra el acorazado alemán. Los pilotos disponían sólo de un par de horas de luz aún, y si no podían atacar el Bismarck, éste, por cierto, escaparía. Pero esta vez el Ark Royal se hallaba sólo a 40 millas de distancia de su mortal enemigo y los Swordfish no fallaron el blanco. Dos torpedos alcanzaron la nave, uno de los cuales seguramente en el sistema de los timones y el Bismarck perdió toda posibilidad de control, comenzando a girar en redondo.

Los acontecimientos, en este punto, comienzan a precipitarse: la escuadra de los cazatorpederos ingleses comandada por el Almirante Vian se acerca al Bismarck alcanzándolo una vez más con otros torpedos y molestándolo sin cesar. En el ínterin, muchas escuadrillas de bombarderos y aviones torpederos alemanes son enviados en auxilio de la nave, para tratar de resistir a los implacables enemigos. Pero es una reacción inútil. El 27 de mayo, al alba, los acorazados británicos King George V y Rodney se acercan al alcance de tiro de la nave alemana y, en poco tiempo, la reducen a restos en llamas, pero sin lograr hundirla. Con su inquebrantable tenacidad, los ingleses han logrado convertir en un éxito de incalculable valor aquella que parecía una de las más graves derrotas jamás sufridas hasta ese momento.

Pero una vez más, éstos debían el brillante resultado a la aviación. Los portaaviones habían demostrado su inmensa utilidad y hasta los lentos Swordfish habían podido detener una nave que ninguna otra unidad de superficie esperaría derrotar en singular combate.





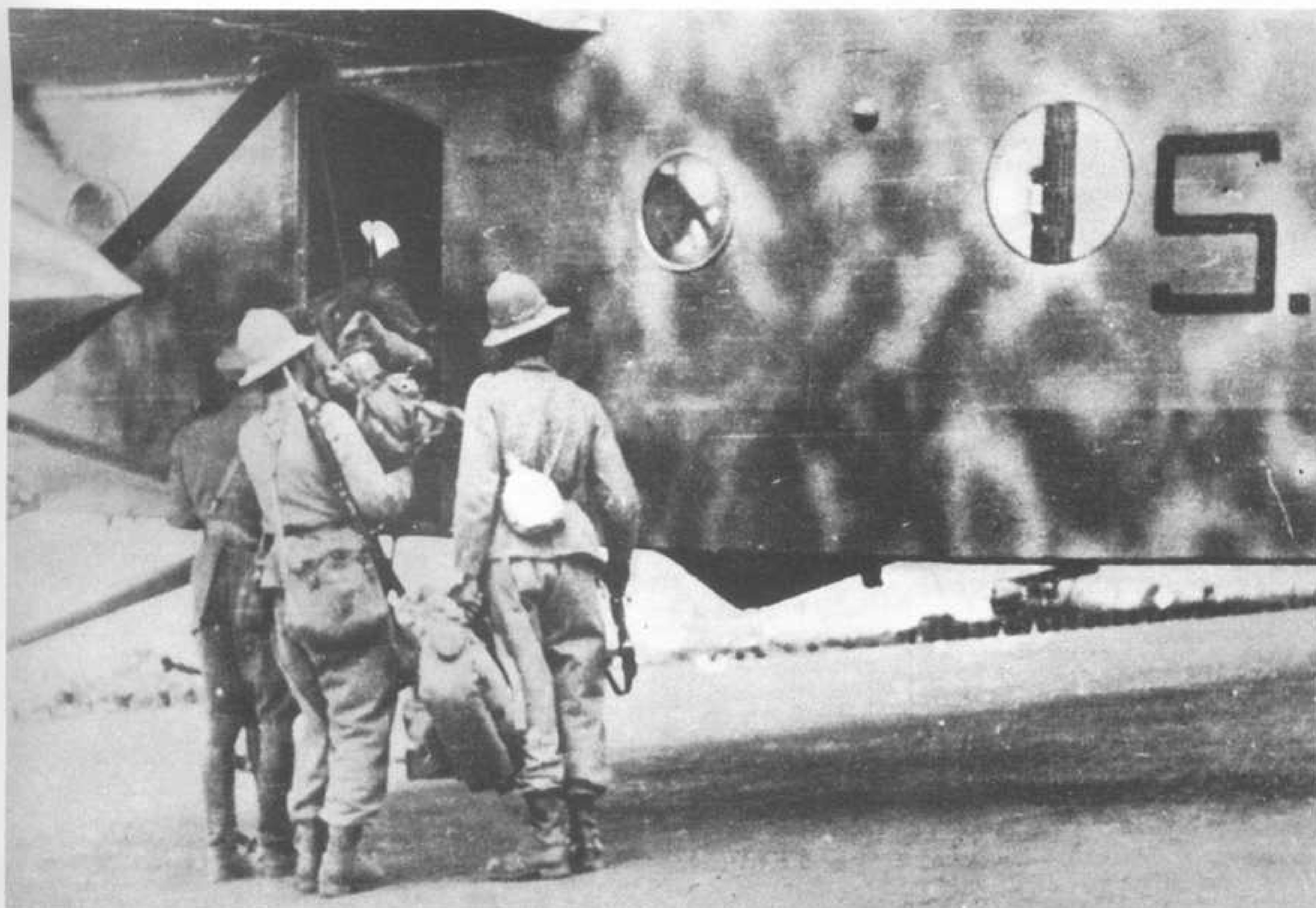
A la derecha arriba se observa cómo camuflaban los aviones los italianos, para huir del avistamiento aéreo enemigo e impedir su destrucción en tierra.
Derecha abajo, un Ca. 133 de la 9a. Escuadrilla (en Lugh Ferrandi, Somalia) es sacado del camuflaje, para una acción (Archivo Catalanotto).
Abajo: los Ca. 133, fueron empleados en África oriental para el trasporte, como muestra la fotografía (Aeronáutica Militar Italiana)

LAS OPERACIONES AÉREAS EN ÁFRICA ORIENTAL

En el momento en que Italia entraba en guerra contra Gran Bretaña, el territorio de la AOI (África Oriental Italiana) recientemente conquistado, se hallaba en una situación muy delicada: la de una isla rodeada prácticamente por el enemigo. Las posesiones británicas la cercaban casi completamente desde el Mediterráneo hasta el Océano Índico y, en los lados restantes, la enfrentaban, separadas sólo por la delgada línea marina del Canal de Suez, el Mar Rojo y el Golfo de Adén. Por último, enclavada exactamente en el centro del territorio italiano, se hallaba la colonia británica de Somalia.

Al comenzar el conflicto, la aviación de la AOI disponía de muchos aeropuertos y bases logísticas bastante eficientes, que comprendían también talleres para el mantenimiento y las grandes recorridas de los aviones. Desde el punto de vista de las operaciones coloniales, el poder aéreo era satisfactorio; pero lo que había dado resultado para la conquista del territorio y para las operaciones de policía de las colonias, que se prolongaron hasta 1939, no podía ser suficiente para la guerra contra una de las más grandes potencias del mundo. En el parque de aviones de la Real Aeronáutica predominaban los bombarderos (138) sobre los aviones de caza (36), pues la aviación de caza había sido descuidada intencionadamente al no preverse una reacción aérea enemiga en las operaciones coloniales. Estaba compuesta casi exclusivamente por viejos biplanos CR 32 y había recibido el aporte de unos veinte CR 42 más modernos, en los primeros meses de 1940, que constituían aproximadamente la mitad de los efectivos disponibles en las unidades de caza. Las tres quintas partes de los bombarderos eran todavía trimotores Ca.133, aptos para tareas antiguerrilla y de policía colonial, pero demasiado lentos y vulnerables ante la caza enemiga. La parte restante de bombarderos estaba constituida a su vez por trimotores S.81, con tren de aterrizaje fijo, que habían dado un excelente resultado en España pero que comenzaban a ser superados, y por doce S.79 que llegaron en vuelo desde Italia antes del mes de marzo de 1940.

Desde esa época, y a pesar de no haberse agravado aún las relaciones entre Italia y Gran Bretaña, los ingleses prohibieron a la Real Aeronáutica que sobrevolara el territorio egipcio. Otros aviones caza, enviados por mar, fueron interceptados por los mismos ingleses cuando, al estallar la guerra con Italia, muchos buques mercantes italianos que-



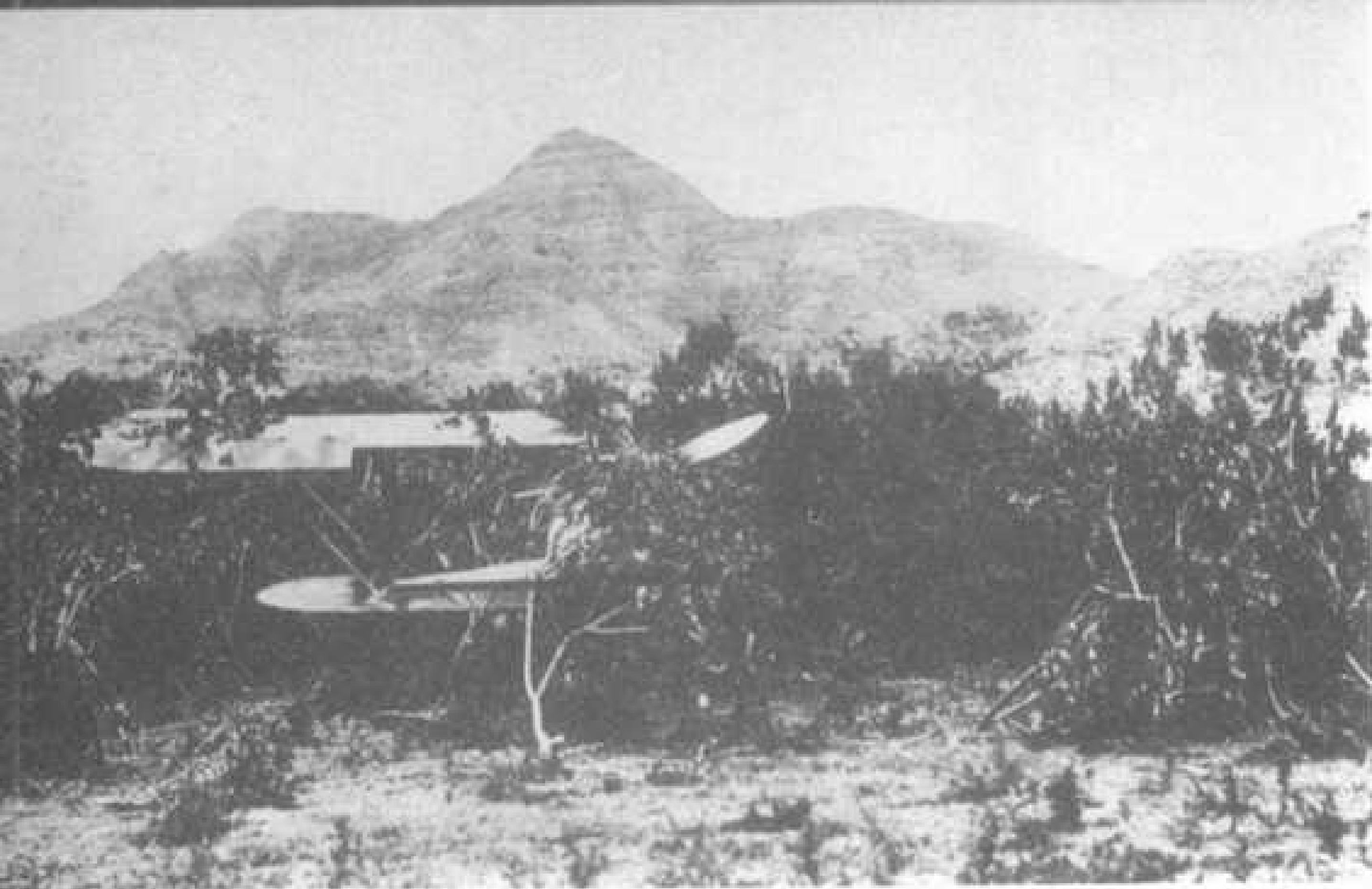


daron bloqueados en los puertos de los países del Commonwealth.

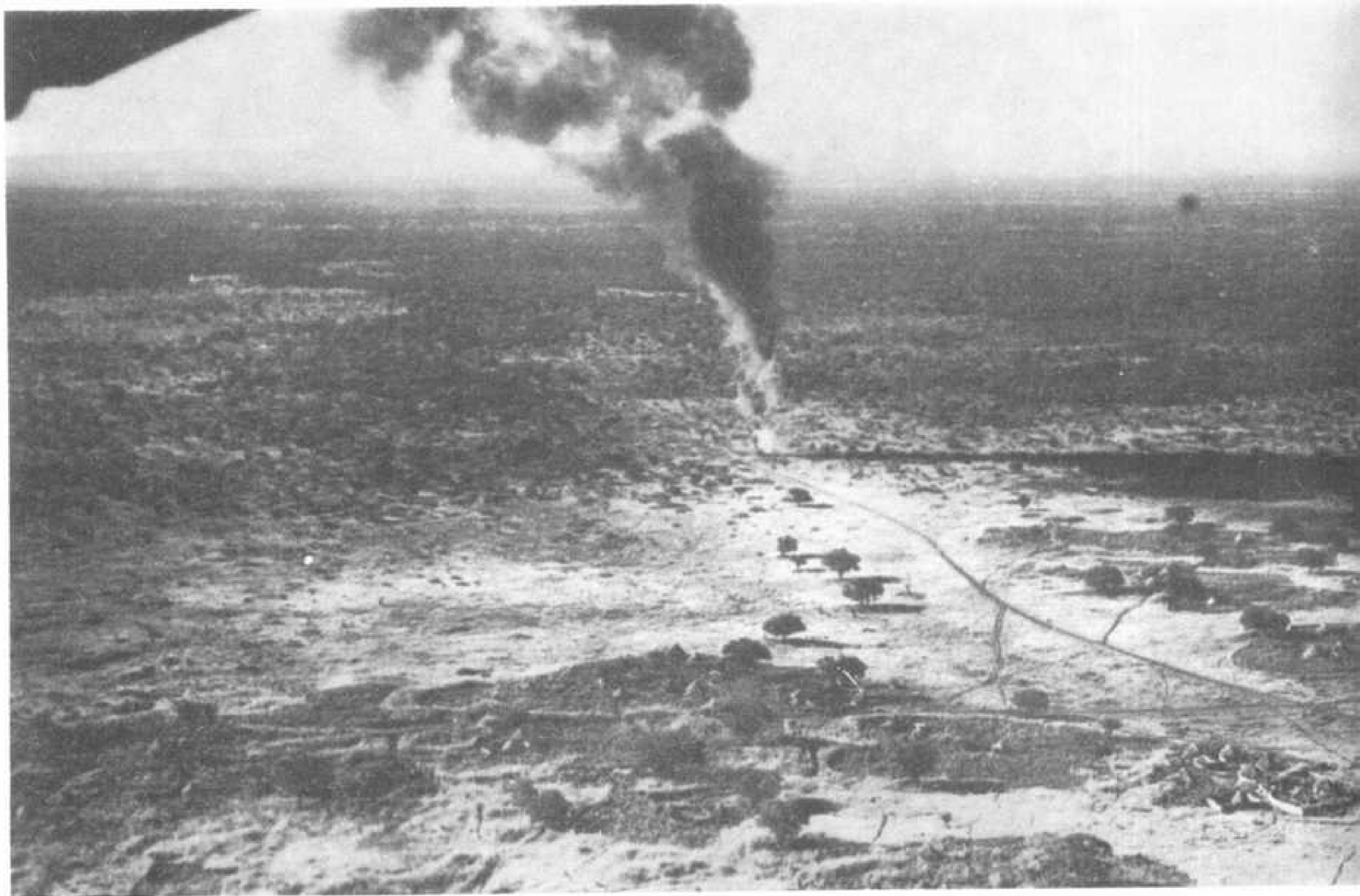
En total, entre aviones de primera línea y aviones de reserva o en reparación, la Real Aeronáutica disponía de 323 aviones en AOI. En el transcurso de las operaciones siguientes, muchos otros aviones llegarían en vuelo desde Italia: bombarderos S.79 y S.82 y también 51 caza del tipo CR 42, desarmados y trasportados en los fuselajes (ligeramente modificados) de los S.82. En efecto, éstos eran los únicos multimotores de empleo mixto, trasporte y bombardeo (que disponía la Real Aeronáutica en aquella época) que podían unir directamente la madre patria con Etiopía; mientras que para hacer llegar en vuelo a la AOI a los S.79 se necesitaban modificaciones en los depósitos de combustible y en el instrumental. Con frecuencia, los aviones enviados a África Oriental en vuelo hacían escala en los oasis de Cufra y Auenat, en el desierto libio, donde se habían instalado bases logísticas. Cuando estos oasis cayeron en manos de los ingleses, los enlaces se volvieron mucho más difíciles.

Los 350 de la RAF

Si la situación de la Real Aeronáutica en AOI no era brillante, tampoco la RAF podía considerarse satisfecha. La aviación inglesa disponía de una cantidad total de aviones, que podían emplearse para las operaciones contra los italianos de la AOI, poco superior a las

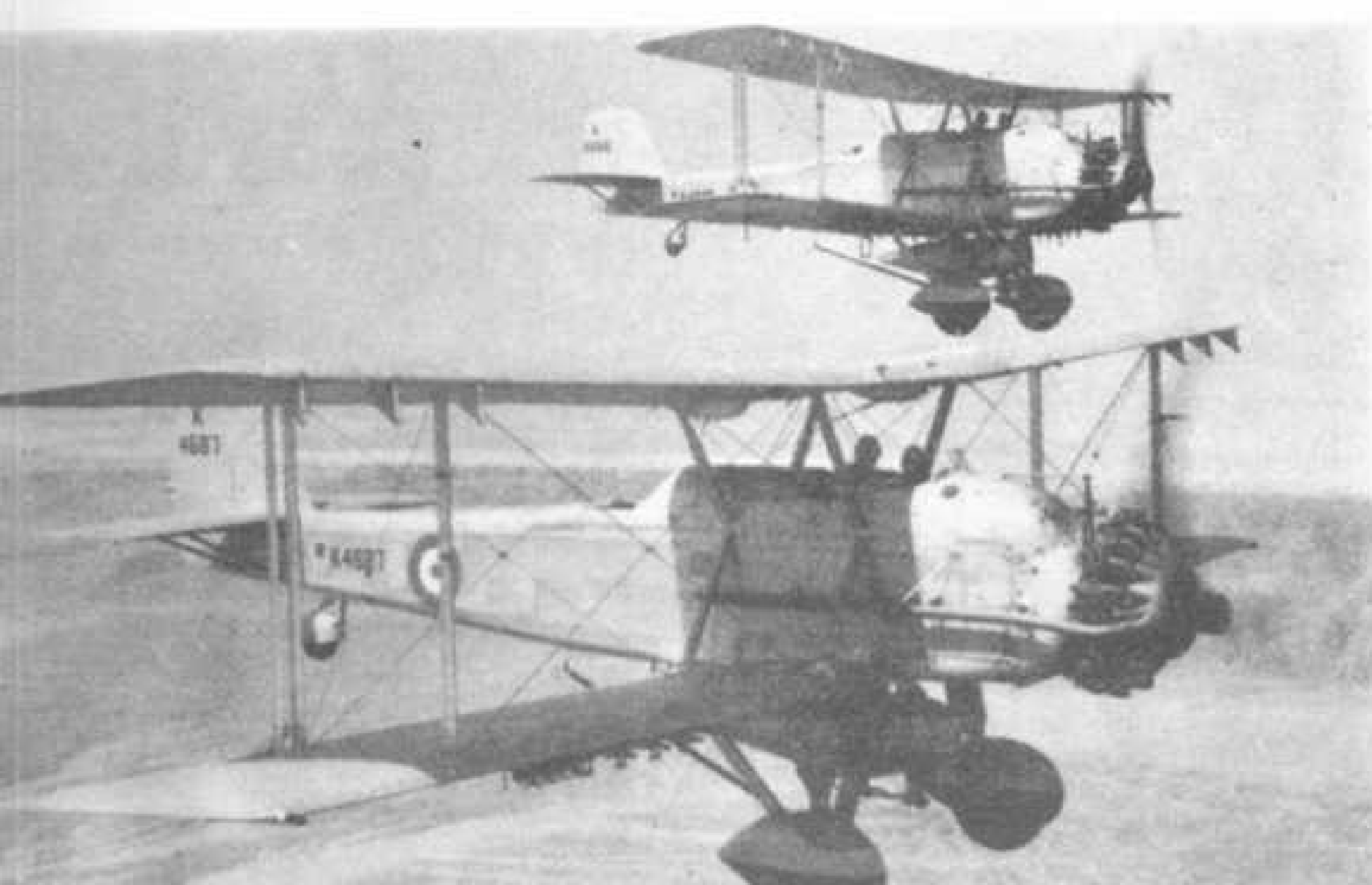


Un Fiat CR 32 en Etiopía (izquierda), camuflado entre la vegetación (A.M.I.). Derecha: un biplano inglés Vickers "Vincent" destruido en tierra en Saraf Said por los Ca. 133 de la 11 Escuadrilla de Gondar, el 16 de noviembre de 1940 (Archivo Pafi). Abajo, izquierda: los Vickers "Vincent" se encontraban entre los aviones más viejos empleados por los ingleses en África oriental. Eran la versión para la cooperación aérea del anterior avión torpedero Wildebeeste (C. E. Brown). Abajo, derecha: el teniente Visentin y el capitán Raffi en la angosta cabina del CR 42, después del valiente salvamento efectuado por Visentin que subió a su caza al comandante, quien había aterrizado en un campo enemigo (Archivo Pafi)



350 unidades. Sin embargo, debían cubrir un territorio muy vasto, que se extendía desde Adén hasta Sudán. La parte más consistente de esta línea de aviones estaba constituida por lo menos por 100 bimotores livianos de bombardeo del tipo Blenheim, veloces y bastante armados como para resistir a los CR 32 italianos. La caza tenía su punta de diamante en los 34 monoplanos Hurricane trasladados a Adén pero aun así había pocos aviones, entre los cuales se hallaban algunos biplanos ya superados, de performances inferiores a los biplanos italianos. Aparte de los Blenheim y los Hurricane, no obstante en poca cantidad, los ingleses disponían de aviones viejos y, a veces, inclusive anticuados, como los biplanos bimotores Vickers "Valentia".

Por ello la superioridad aérea fue en un principio, rápidamente prerrogativa de los italianos a pesar de algunas carencias de fondo, como las relativas a la provisión de municiones. Dado que el comienzo de las operaciones vio el avance de columnas italianas hacia Somalia, la RAF trató de trasladar una parte de sus aviones disponibles en ese sector a los aeropuertos de la colonia. Empero los repetidos ataques italianos, muchos de los cuales efectuados a baja altura con caza CR 32 armados con bombas de 50 kg, los persuadieron prácticamente a retirar la aviación de Somalia. "Nuestros bombarderos", escribirá en un parte oficial el general Wavell, comandante en jefe británico en África y Medio Oriente, "se vieron obligados a actuar desde Adén, que estaba a una distancia de más de 300 km de mar. A esta distancia, la intervención aérea estaba muy obstaculizada y era imposible permanecer en estrecho contacto con la situación en tierra... El enemigo tenía la superioridad aérea local... esto volvía muy vulnerables a nuestros bombarderos..."



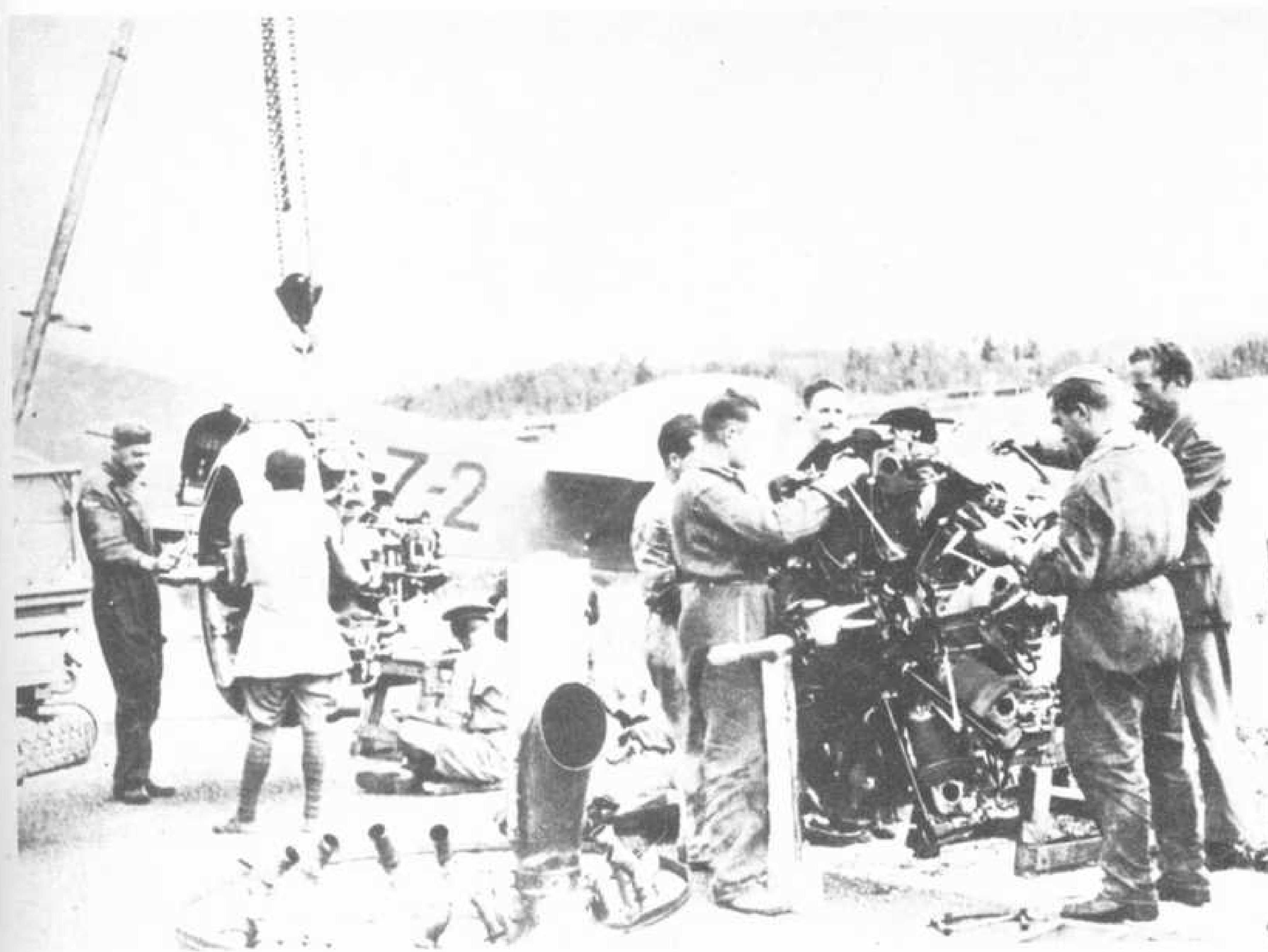
En la segunda mitad de agosto, la penetración italiana concluía con la total ocupación de Somalia. Las operaciones terrestres entraban en un período de estancamiento.

Sobre Adén y el Mar Rojo

Desde los primeros días del conflicto, la mayor parte de los aviones de bombardeo del tipo S.79 de la Real Aeronáutica en AOI había recibido la orden de realizar una serie de incursiones sobre el puerto de Adén y contra los muchos convoyes británicos que cruzaban casi diariamente el Mar Rojo. Estas acciones fueron desarrolladas con gran empeño pero, como ya se recordó la RAF disponía en Adén de algunas escuadrillas de Hurricane y de una excelente defensa antiaérea. Los bombarderos italianos se hallaron entonces ante una reacción más violenta de la prevista. Un protagonista, el entonces capitán piloto Corrado Ricci, escribe acerca de ese período: "El Comando Supremo decide una acción sobre Adén mediante tres S.81 y seis S.79... El vuelo fue largo y penoso en la densa neblina nocturna. Adén era invisible en la bruma y el coronel Pezzi (que había partido con los S.81, N. de la R.) prefirió permanecer una hora lejos de la costa, sobre el mar, esperando que aclarase, antes que renunciar a la acción. Cuando fue posible ver algo efectuó el bombardeo sobre el puerto en medio de un infierno de reflectores y artillería antiaérea de todos los calibres... Los S.79 llegaron a Adén de día y allí se encontraron con la aviación de caza que los atacó duramente; sufrieron muchos golpes a bordo, algunos heridos, algunos muertos. Uno pierde nafta de los depósitos agujereados y debe aterrizar en Arabia; luego se efectuarán en vano largos y peligrosos reconocimientos para buscarlo... El S.79 de Serafini ha recibido una pavorosa granizada de disparos que le arranca también las tuberías del comando hidráulico del tren de aterrizaje que, al no poder ser ya



La 7a. Escuadrilla del 44 Grupo, trabajando en torno de los motores de un S.79 (izquierda) en la base de Ghiniele, en las operaciones para la conquista de Somalia (Aeronáutica Militar Italiana).
Derecha: los S.81 empleados en África oriental llevaban motores Piaggio P.X. En la fotografía, un S.81 es reabastecido bajo el camuflaje (A.M.I.). Abajo: un biplaza de bombardeo liviano Vickers "Wellesley", perteneciente probablemente al 47 Squadron, sobrevuela una zona de Eritrea para un ataque a los puestos italianos de Keren (Imperial War Museum)





sujetado, sale por sí solo, quitándole velocidad y obligándolo a mantener un durísimo combate, que luego se prolongó casi hasta Bab-el-Mandeb; luego trata de aterrizar en Assab, pero el avión está tan averiado que se estrella en el aterrizaje y, por un verdadero milagro, no se incendia. Otros, también alcanzados, deben aterrizar fuera de pista por agotamiento de la nafta; los ingleses tienen dientes de acero y muerden bien..."

Entre las acciones más importantes efectuadas por los bombarderos italianos, debe recordarse la incursión contra un convoy de ocho naves, el 5 de setiembre, durante la cual fueron dañadas tres unidades y la del 6 de setiembre, cuando un convoy proveniente de la India compuesto por 29 naves de pasajeros con tropas a bordo escoltadas por tres cruceros y muchos cazatorpederos, fue atacado por dos escuadrillas de S.81 y una de S.79, que alcanzaron a dos de las naves y hundieron una tercera.

Esta actividad contra las naves en tránsito en el Mar Rojo, que podría revelarse como de máxima importancia por la conducta estratégica de las operaciones, debió detenerse muy pronto por diversos motivos, el primero de los cuales fue la progresiva disminución de bombarderos modernos, a medida que aquellos que se hallaban en línea eran dañados por la reacción inglesa. Ni siquiera las llegadas desde Italia lograban equilibrar las pérdidas, especialmente desde fines de octubre de 1940, cuando el comienzo de la ofensiva contra Grecia hizo suspender o, por lo menos, reducir a cifras mínimas, el aporte de aviones a la AOI.

La ofensiva británica

En octubre y noviembre de 1940, los ingleses dieron claras señales de querer tomar en sus manos la situación en África Oriental y pasar a la ofensiva. Las unidades de la RAF fueron reforzadas con muchas escuadrillas de caza, todas equipadas con Gloster "Gladiator" y Hurricane. El afianzamiento de la caza tenía la tarea de arrebatar a la Real Aeronáutica la superioridad aérea. En un radiotelegrama enviado por el virrey italiano, el duque de Aosta, al Estado Mayor General el 1º de febrero de 1941, la situación estaba simplificada de este modo: "La eficiencia aviones al 31 de enero es de: siete S.79, seis S.81, treinta y siete Ca.133, catorce CR 42, quince CR 32, dos Ro.37, un S.82. Total aviones número ochenta y dos. Hago resaltar el perjuicio que actualmente causa en todos los frentes el empleo por parte del enemigo de cantidad muy considerable aviones de caza tipo Hurricane y Gloster. Empleo Ca.133 se ha vuelto casi imposible sin fuerte escolta de caza".

A continuación de este urgente pedido, la Real Aeronáutica enviaba al AOI otros S.79 y CR 42, con el habitual medio de trasportar los caza en el interior de los S.82. En el ínterin, la conquista de Bengasí por parte de los ingleses, hacía imposible efectuar la ya larga etapa de 2700 km desde la capital cirenaica a Asmara, complicando posteriormente las posibilidades de reabastecer a la aviación de África Oriental.

Por su parte, los ingleses habían pasado al contraataque que conducían con tropas acorazadas, a las cuales los italianos no podían oponer un adecuado ar-





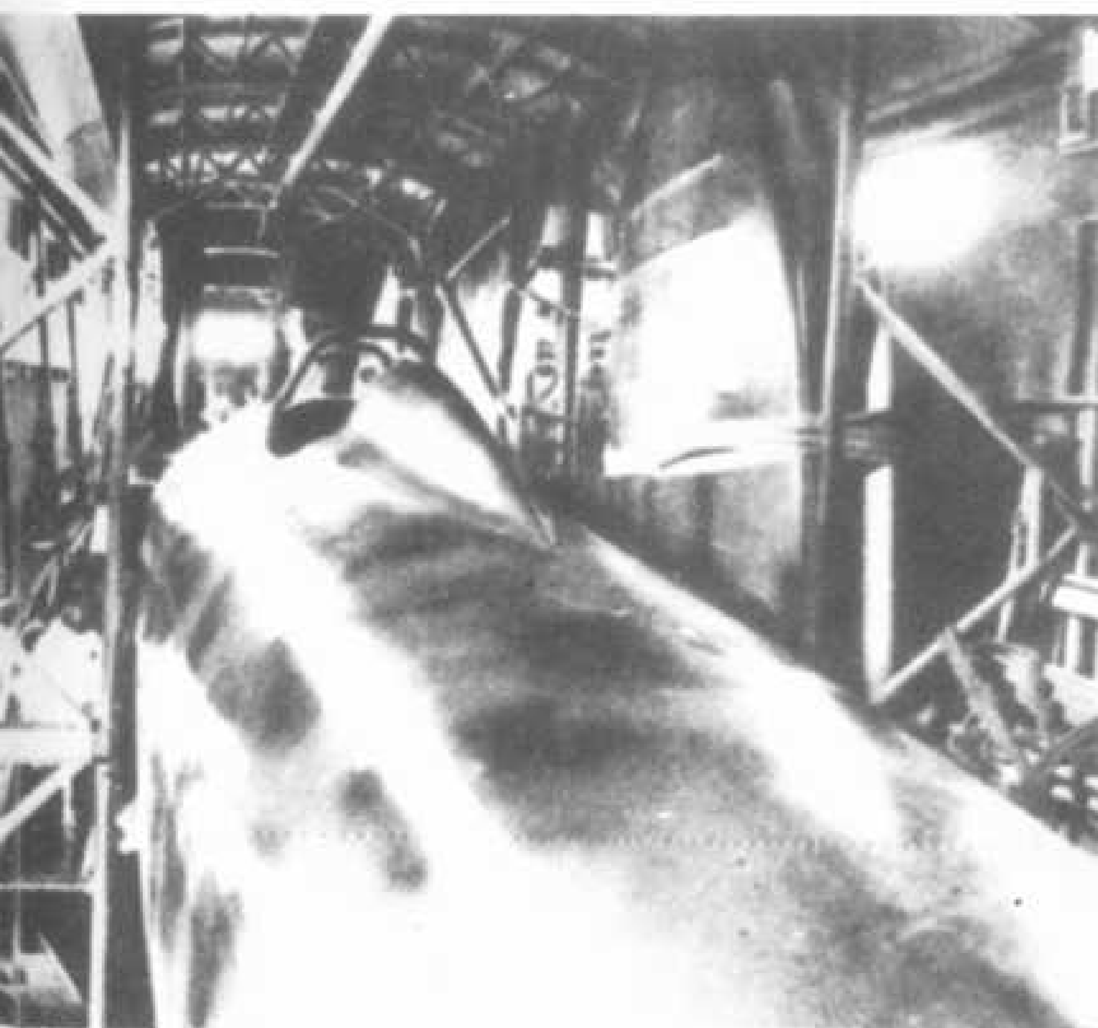
Los Ro.37 de la 110 Escuadrilla de reconocimiento (arriba) también fueron utilizados en Mogadiscio para la defensa, en ausencia de aviones de caza (Archivo Bignozzi).
Abajo: para eliminar los reflejos que atraían al reconocimiento inglés, las partes metálicas como las hélices eran envainadas con paños miméticos (Aeronáutica Militar Italiana).
Más abajo: los S.82 mantenían con sus vuelos el único enlace entre Italia y los territorios de África oriental. Apenas llegaban, eran cuidadosamente camuflados para evitar que fuesen avistados por el enemigo. En Gondar, su lugar fue tomado luego por los S.75 que operaron hasta el otoño de 1941 (Aeronáutica Militar Italiana)



mamento antitanque, y con una aviación que día tras día se volvía más poderosa y numerosa, invirtiendo la relación de fuerzas. Los italianos, que al comienzo de las operaciones se habían asegurado con bastante facilidad el dominio del aire, comenzaron a sufrir el peso de la ofensiva británica. La caza italiana, que hasta ese momento había podido efectuar vuelos de interdicción del enemigo y muchos ametrallamientos y bombardeos sobre los aeropuertos enemigos, debía ser empleada casi exclusivamente para escoltar a los lentos Caproni en sus ataques al enemigo.

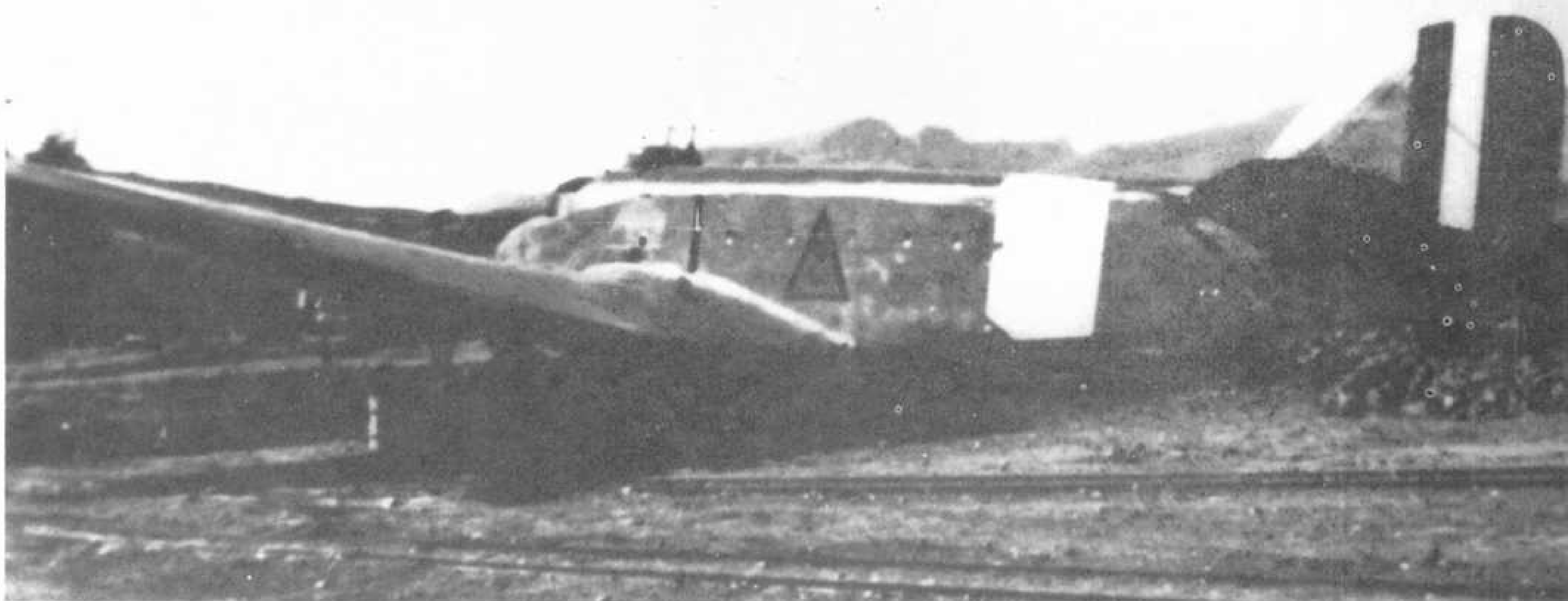
Algunos de los pilotos de mayor experiencia habían sido muertos u obligados a descender en territorio enemigo y, sorprendido por un Hurricane mientras volaba en busca de dos compañeros dispersos, el capitán piloto Mario Visentin, auténtico galvanizador de los pilotos de caza italianos, fue abatido. Visentin, cuya figura se había vuelto casi legendaria en el AOI, había totalizado unas quince victorias aéreas y efectuado muchas empresas de gran resonancia. Durante un ametrallamiento sobre un aeropuerto inglés, había descendido en el mismo aeropuerto junto con su comandante de unidad obligado a aterrizar, lo había hecho subir a bordo y apretándose ambos en la angosta cabina del CR 42 habían logrado regresar sanos y salvos a la propia base. En otra ocasión, Visentin había "capturado" un bimotor Blenheim inglés obligándolo a aterrizar intacto, con el fin de poder estudiar la disposición del armamento, de los motores y de los depósitos de nafta del bombardero más eficiente que disponía la RAF en ese momento. A continuación de ese episodio, que se difundió rápidamente entre los pilotos italianos (todos narraban cómo, Visentin, había rodeado con su escuadrilla al bimotor británico sin disparar y cómo se había alineado, él mismo, a pocos metros del fuselaje del avión enemigo haciéndole señales al piloto inglés para que aterrizara), Visentin derribó inmediatamente otros aviones del mismo tipo. Fue un ejemplo de piloto racional y frío que no podía dejar de recordar a Baracca.

Pero no todos los pilotos italianos se hallan en la misma situación; el capitán Ricci lamenta que durante muchas semanas sus CR 32 hayan sido obligados a disparar con municiones de ejercicio y no derribaran ningún enemigo.



Nada menos que cincuenta y uno CR 42 (izquierda) fueron trasportados en otros tantos vuelos por los S.82 a África oriental. Junto con el avión completo se cargaban un motor y dos semialas de repuesto. En total, los aviones de trasporte efectuaron, en ambos sentidos, 330 vuelos (Aeronáutica Militar Italiana). Abajo: uno de los cuatro bimotores S.79B empleados por los iraquíes regresa de una acción (Archivo Bignozzi). Más abajo: un Savoia Marchetti S.81 con las insignias de la aviación iraquí y equipado con un especial aparato de radio, después de un aterrizaje forzoso en Gadurrá (Rodi) en mayo de 1941 (Foto G. Sommavilla Vigna)





El fin de la resistencia

La Real Aeronáutica habría podido desarrollar operaciones de otra importancia ya sea contra las líneas marítimas británicas en el Mar Rojo, como atacando en Sudán las retaguardias de la disposición inglesa, si hubiese sido reabastecida oportunamente de aviones de largo alcance y, sobre todo, de bombas de avión de mucho peso. La provisión de estas bombas había sido perjudicada desde el comienzo del conflicto, cuando el trasporte "Umbria" que ya se hallaba en el Mar Rojo en el momento de la declaración de guerra y que trasportaba un ingente tonelaje de armamento de caída, fue obligado por los ingleses a autohundirse. Otra nave cargada de repuestos para aviones también fue hundida y estos éxitos británicos influyeron en el resto de las operaciones.

La superioridad aérea inglesa obtuvo luego resultados psicológicos de gran efecto sobre las tropas coloniales italianas. En la práctica, el armamento antiaéreo era inexistente y, frecuentemente, se lo reemplazaba instalando cañones de campaña sobre montajes de emergencia. Los únicos cañones antiaéreos modernos eran 16 piezas 75/46 con treinta y nueve mil disparos en total; había además, 24 ametralladoras Breda de 20 mm, desprovistas del mecanismo de puntería para el tiro antiaéreo; muchas veces, la defensa cercana de los aeropuertos estaba asegurada por ametralladoras de pequeño calibre Schwarzlose, refrigeradas a agua, botín bélico de la Primera Guerra Mundial.

Fue en esa situación, cuando comenzó a acentuarse la superioridad aérea británica, la defensa de los aeropuertos se volvió precaria y una gran cantidad de aviones italianos terminó destruida en tierra. Hacia la segunda mitad de abril de 1941 sólo unos cuantos S.81 constituían aún el único medio válido del cual disponía la Real Aeronáutica para obstaculizar, aunque en manera limitada, el avance inglés. Los poquísimos caza que aún estaban en condiciones de volar no podían, obviamente, resistir a la aviación británica. El 19 de mayo, con la rendición de la guarnición de Amba Alagi, comandado por el duque de Aosta, terminaba prácticamente la resistencia italiana en África Oriental. Pero ya desde hacía algunas semanas, con las fuerzas italianas cercadas y escasas de municiones, los ingleses habían considerado vencido al enemigo y habían trasladado la mayor parte de sus aviones a Libia. La última base italiana en África oriental, Gondar, se rendiría sólo en noviembre de 1941.



A la izquierda, desde arriba: para el trasporte de tropas y material hacia Irak, la RAF empleó en mayo de 1941 cinco Valentia y cinco Bombay del 216 Squadron. En la fotografía, un Valentia llama la atención de algunos soldados de la Legión Árabe (I.W.M.). Un Farman 223 en corrida en el aeropuerto de Fontanarossa (Catania) en 1941, durante el traslado de unidades aéreas francesas desde el norte de África a Siria (Bundesarchiv, Koblenz). Abajo: también en el aeropuerto de Fontanarossa, un Dewoitine D.520 durante un paso en el viaje hacia Siria (Bundesarchiv, Koblenz)



Hasta último momento operaron un Ca. 133 y dos CR 42.

REBELIÓN EN IRAK

El fin de la resistencia en el AOI había coincidido con el fin de la campaña en Grecia y con el aumento de la presión ítalo-alemana en el Mediterráneo Oriental. Sólo algunos días después de la rendición de la guarnición de Amba Alagi, el comando alemán comenzaba el desembarco aéreo sobre Creta. Al mismo tiempo, agentes alemanes e italianos actuaban en Irak y persuadían al jefe del gobierno iraquí, Rashid Alí, a rebelarse contra los ingleses, bloqueándoles sus numerosos aeropuertos. Por lo tanto, la RAF se encontró cercada en sus propias bases de Medio Oriente. En Siria, territorio que separaba a Irak de Palestina, el gobierno de Vichy que había aceptado colaborar con los alemanes no permitía que la RAF se valiese de los numerosos aeropuertos locales.

La situación era bastante grave para la aviación británica: "La seguridad de Egipto sigue siendo la máxima preocupación pero es indispensable", dice un apunte de Churchill de esa época, "hacer todo lo que podamos para salvar... el oleoducto que llega hasta el Mediterráneo". El punto de apoyo de las operaciones se concentró en la ciudad de Habbanya, donde tenía su sede todo lo que existía de la RAF en Irak. La fuerza aérea británica estaba compuesta por un grupo de aviones de adiestramiento y por algunas escuadrillas de Gladiator y bombarderos Blenheim. La aviación iraquí no estaba dotada, sin embargo, de fuerzas mayores: disponía de un grupo heterogéneo de aviones mal abastecidos con un total de seis escuadrillas. Había allí caza Gladiator, bimotores de enlace y bombardeo liviano Anson, algunos S.79 y una cierta cantidad de Breda 65, de un año antes.

Las potencias del Eje, considerada la puesta en juego, decidieron reabastecer a los iraquíes de armamento pesado para las fuerzas terrestres y de aviones. Ya el 10 de mayo llegaban a Irak, haciendo escala en las bases sirias con la amable colaboración de Vichy, los primeros aviones alemanes Bf.110 y He.111 que comenzaron inmediatamente las operaciones contra los ingleses, con tripulaciones germanas y distintivos iraquíes. El 14 de mayo comenzó la llegada de los aviones italianos: S.82 de trasporte con fusiles ametralladoras, ametralladoras Breda de 20 mm y municiones; un bombardero S.79, dos aviones de trasporte S.81 y doce caza CR 42.

La RAF concentró sus fuerzas en Irak sustrayéndolas un poco de toda base limítrofe. De este modo, se retiraron algunos caza Gladiator de Egipto y bombarderos Wellington del Golfo Pérsico. Simultáneamente, algunos Vickers "Valentia" trasportaban tropas en vuelo desde la India y, al regreso, evacuaban mujeres y niños de nacionalidad inglesa. En los últimos días de mayo el predominio reconquistado por la RAF permitía vencer a los contingentes aeronáuticos ítalo-alemanes y restablecer la situación primitiva. Bagdad fue conquistada el 31 de mayo, el regente de Irak fue reinstalado en su cargo y las bases aéreas más importantes del territorio iraquí fueron guarnecidas por las unidades de la RAF.

La guerra en Siria

Mientras la aviación del Eje estaba aterrizando en los aeropuertos iraquíes, la RAF fue autorizada para comenzar las operaciones contra los aviones alemanes en Siria y contra las mismas bases aéreas de los franceses de Vichy. Al mismo tiempo, fuerzas terrestres británicas se preparaban en Palestina para la ocupación de Siria. "La cuestión siria", escribía el 22 de mayo de 1941 el general Wavell al primer ministro inglés, "es preocupante porque los aviones alemanes con base en Siria se encuentran más cerca del canal y de Suez de lo que estarían de Marsa Matruch... Toda la situa-





Para las operaciones contra los franceses en Siria se emplearon por primera vez los caza Curtiss P-40 "Tomahawk" (izquierda), encuadrados en el 3º Squadron australiano.
Abajo, en orden descendente: un CR 42 italiano decolando desde un aeropuerto libio (Aeronáutica Militar Italiana).
En 1941, los Hurricane sustituyeron a los Gladiator en las unidades en África septentrional (Archivo Apostolo).
Una caravana de beduinos pasa junto a un Bf. 110 del Africa Korps.
La censura de la época le había quitado al avión la cifra de unidad (Archivo Catalanotto)

ción de Medio Oriente en este momento está dominada principalmente por la aviación y por las bases aéreas..."

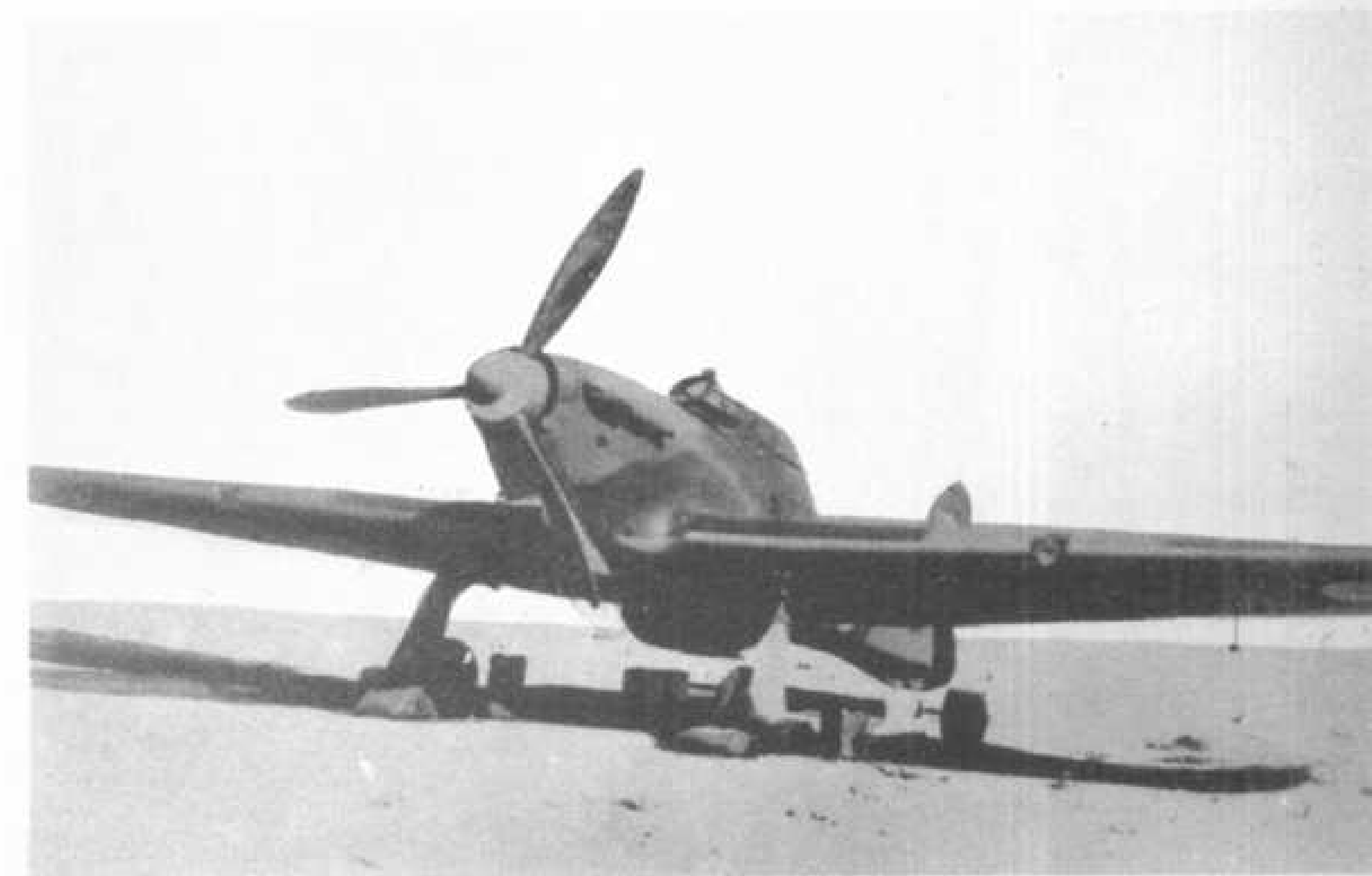
Cuando las tropas del Commonwealth comenzaron a cruzar los límites de Palestina, la Aviación de Vichy se formó abiertamente al lado de los alemanes comenzando las operaciones contra los ingleses. Los franceses disponían de un grupo de caza monoplanos M.S. 406, de un grupo de bombarderos Martin 167 y de muchas escuadrillas de aviones del modelo viejo, entre los cuales había muchos modelos de Potez. Se efectuaron algunas operaciones aeronavales: dos cazatorpederos británicos fueron atacados lejos de las costas de Sidón, mientras bombardeaban la ciudad y dañados por los bombarderos Martin. Una reacción de aviones de la Royal Navy llevó al hundimiento de un cazatorpedero francés. Estos acontecimientos se desarrollaban aproximadamente a mediados de junio de 1941. En esa época, las fuerzas aéreas opuestas eran más o menos equivalentes: 90 aviones franceses contra unos sesenta aviones ingleses, pero más modernos. Los ingleses conquistaron con bastante rapidez la superioridad aérea, provocando la crisis de las tropas terrestres del gobierno de Vichy. El 12 de julio, el general Dentz, comandante de las fuerzas francesas, firmaba el armisticio con los ingleses que completaron la ocupación de las bases aéreas sirias. Sin embargo, en Siria no se registró la presencia de aviones ítalo-alemanes al lado de los franceses. Los únicos aviones de la Luftwaffe y de la Real Aeronáutica que aterrizaron en las bases de Vichy fueron aquellos destinados a apoyar la rebelión en Irak. Restablecido el control de Siria e Irak, los ingleses mejoraron notablemente su situación en Medio Oriente y consolidaron las vías de comunicación egipcias. Mientras tanto las potencias del Eje perdían una gran oportunidad, dado que si hubiesen podido evitar esta consolidación británica habrían podido minar en forma decisiva por cierto, la resistencia en Egipto. En efecto, desde las bases sirias e iraquíes les sería posible a los bombarderos ítalo-alemanes efectuar el bloqueo del Canal de Suez y destruir el oleoducto que llevaba el petróleo desde el Golfo Pérsico a las refinerías palestinas.

Los ingleses habían creado además, las premisas para la posterior ocupación de Irán que sería llevada a cabo en lo sucesivo junto con los soviéticos, y para la neutralidad de Turquía, que después del éxito de la campaña en Grecia no ocultaba su simpatía por Alemania.

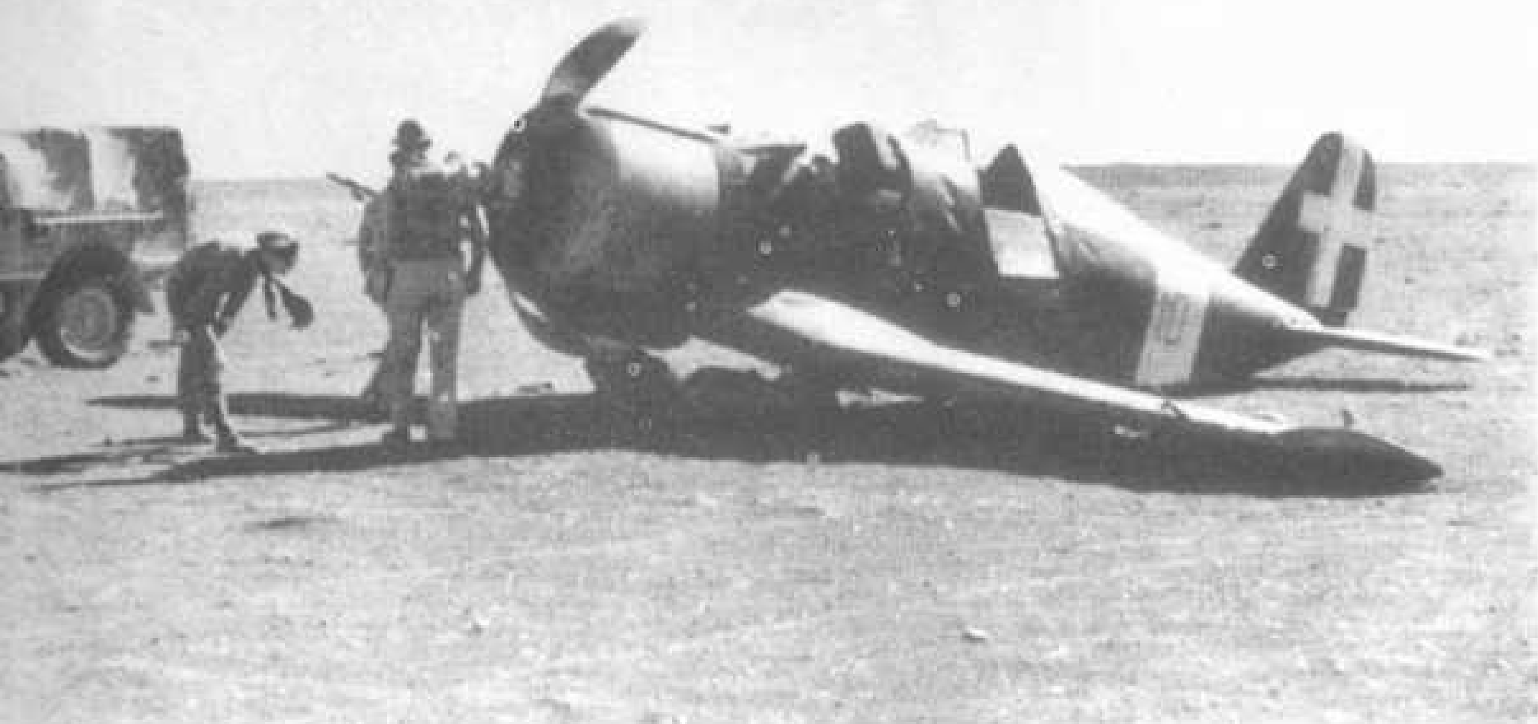
OPERACIÓN "HACHA DE GUERRA"

En ese atormentado mes de mayo de 1941, otros acontecimientos se estaban desarrollando en África septentrional. Allí los ingleses habían tenido que hacer frente a los preparativos ítalo-alemanes para la reconquista de Cirenaica. En febrero de 1941, la Real Aeronáutica y el X CAA (Cuerpo aéreo alemán) habían completado su preparación. El 24 de marzo, Rommel había comenzado el primero de sus famosos ataques y había obligado a los ingleses a retroceder, llegando hasta Sollum, pero sin poder re-











En orden descendente: un G.50 de la 150 Escuadrilla del 2º Grupo, obligado a un aterrizaje de emergencia, capturado por los ingleses (I.W.M.).
Entre la curiosidad de los árabes, un avión de enlace Fieseler Fi.156 "Storch" recién aterrizado en una aldea indígena en Libia (Archivo Bignozzi).
Wellington del 37 Squadron volando sobre el desierto libio

conquistar la importante base de Tobruk.

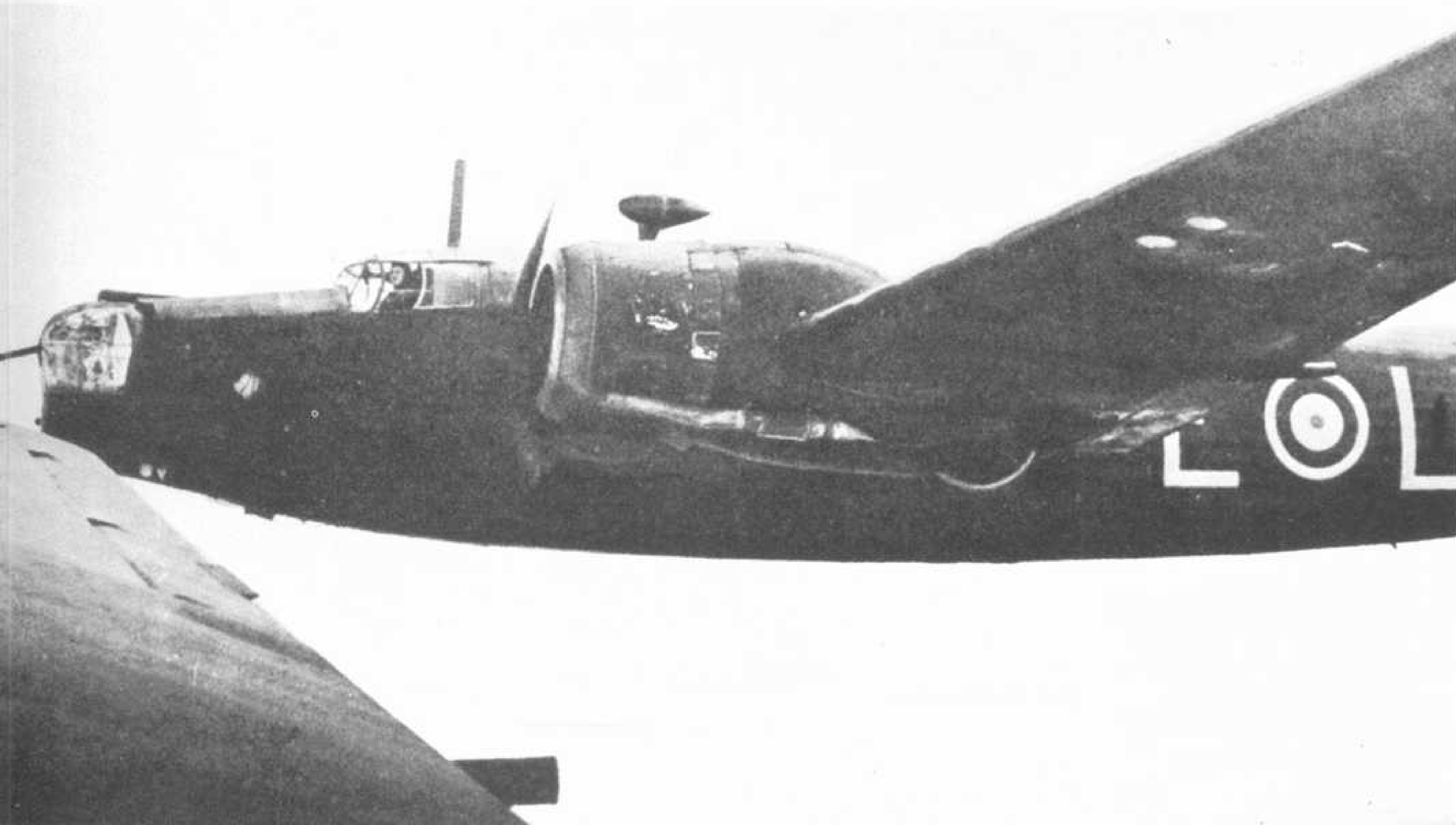
En el mes de mayo, las fuerzas del Eje intentaron penetrar en la base sitiada pero, considerando la fuerza británica apostada en ese lugar y la encarnizada resistencia opuesta, se había desistido del intento. Las complicaciones surgidas para la campaña de Creta y la necesidad de ambos contendientes de desarrollar allí gran parte de la actividad aérea, hizo que la situación se mantuviese inmutable. Sin embargo, esto no impidió que los ingleses se prepararan para desatar una ofensiva que comenzó en la mañana del 15 de junio con la operación "Battleaxe" (Hacha de Guerra).

En ese momento, las fuerzas aéreas ítalo-alemanas no contaban con una gran superioridad numérica. Los italianos tenían en línea unos treinta bombarderos de diferente modelo y unos ochenta aviones de caza, de los cuales nada menos que la mitad estaba constituida por biplanos CR 42 y el resto casi totalmente por monoplanos G.50. Los alemanes en cambio, poseían unos treinta aviones de caza Bf.109 y Bf.110, 40 Stuka y algunos Ju.88. Con todo, tampoco los ingleses disponían de grandes fuerzas aéreas a pesar de tener en línea bombarderos Blenheim y Wellington y caza Gladiator y Hurricane, utilizando aun en gran cantidad pequeños monoplanos Lysander, empleados inclusive para el lanzamiento de bombas de poco peso y el bombardeo liviano de guarniciones y columnas enemigas. De todos modos no tenían esa superioridad suficiente que les permitiese penetrar nuevamente en Cirenaica, a pesar de que disponían de la base de Tobruk, con un puerto excelente, bien acuñada en los flancos de la disposición enemiga y en condiciones de controlar la línea de los reabastecimientos ítalo-alemanes para la primera línea. Después de pocos días del comienzo de la ofensiva, ésta se estancó y los ingleses comprendieron que sería inútil proseguir con aquellas operaciones.

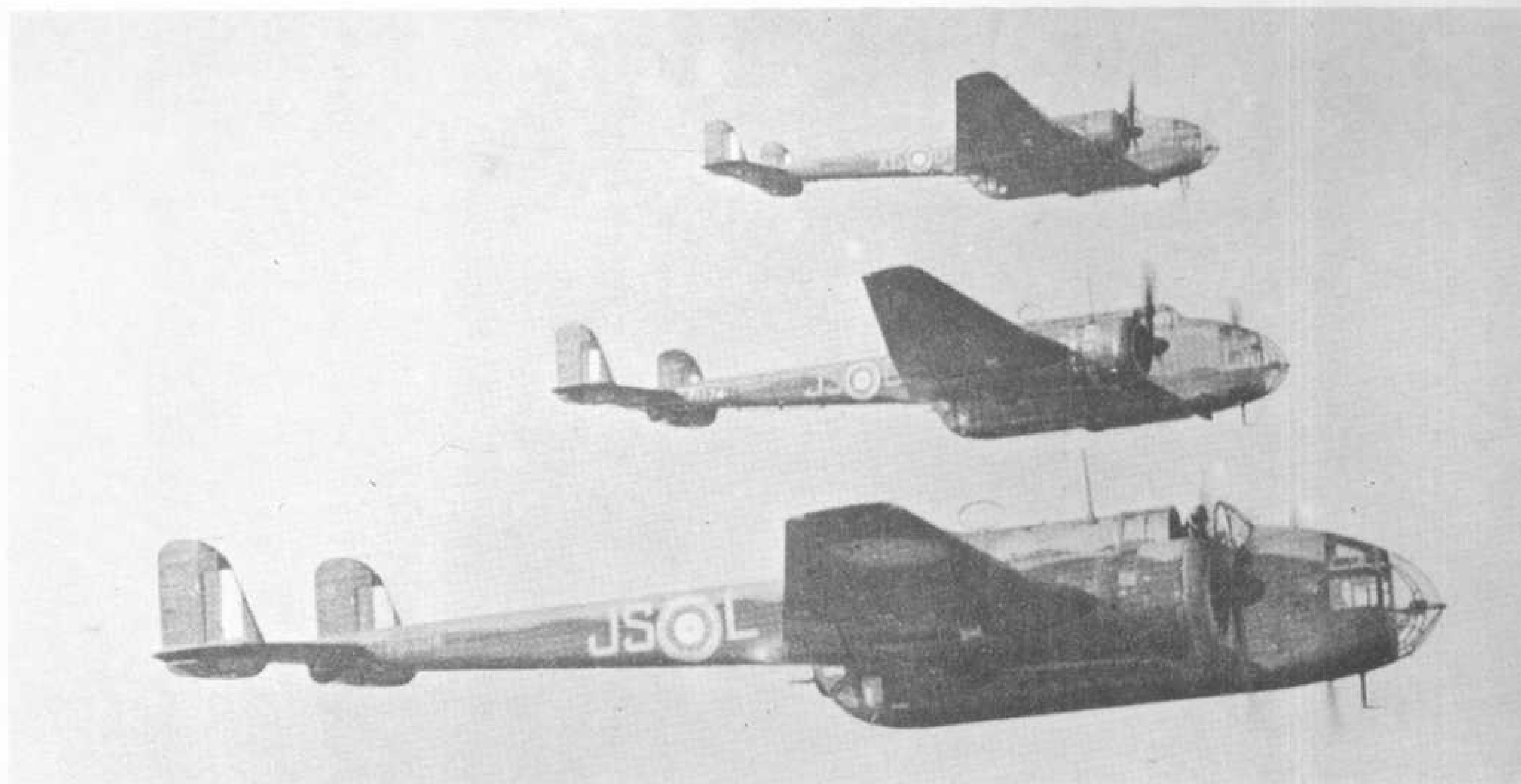
Por lo tanto, la actividad aeronáutica de éstos fue ejercida preferentemente con el ataque a los puertos de Trípoli y Bengasí, para ocasionar la máxima perturbación posible a las operaciones de afianzamiento de las fuerzas del Eje. Los bombardeos de las dos zonas portuarias eran efectuadas preferentemente de noche, dado que la defensa italiana resultaba ser mucho menos eficaz. En efecto, la Real Aeronáutica, a la cual le competía la defensa aérea del territorio, no tenía la posibilidad de organizar unidades para la caza nocturna. En realidad se intentó emplear de noche algunas escuadrillas de CR 42 aunque sólo podrían obtener algún resultado si eran asistidos por proyectores que iluminasen a los aviones incursores. Como es sabido los italianos no disponían de radar, ya sea del tipo a tierra para avistar y perseguir a los bombarderos enemigos, como del tipo aerotrasportado para el contacto entre el avión de caza y su blanco (de los cuales, en esa época, los ingleses estaban equipados en Gran Bretaña).

Además, la organización de la defensa antiaérea había solicitado expresamente que los caza se mantuviesen alejados del cielo de las dos bases portuarias, para poder efectuar un fuego de interdicción, que no obtenía resultados apreciables por la escasez de medios disponibles. En ese período, comenzaban a manifestarse esas deficiencias de estructura y de medios de las fuerzas armadas italianas que llevarían a la RAF a asegurarse un claro predominio en los cielos italianos. Por otra parte, tampoco los alemanes participaban en la defensa de los dos puertos: ya sea porque el X CAA no disponía de unidades para la caza nocturna en África, como porque los aviones que podrían ser empleados en esa tarea, como por ejemplo los bien armados Messerschmitt Bf.110, eran necesarios en el frente de Sollum para resistir las acciones de los aviones británicos y apoyar a las tropas de Rommel.

El efecto de los bombardeos de la RAF sobre Trípoli y Bengasí provocó entonces un gran retardo con los daños ocasionados a los puertos en las operaciones de refuerzo del Eje; unido esto al estorbo que continuaba representando Malta para las comunicaciones marítimas, tuvo una importancia muy notable en toda la posterior evolución de la situación militar.



Bombarderos Handley Page Hampden del 16 Operational Training Unit (abajo). Las O.T.U. eran unidades para adiestramiento, pero algunas veces sus tripulaciones intervenían también en las misiones de guerra (Charles E. Brown). En el centro: un aviador inglés muestra la técnica utilizada a bordo de los Whitley para el lanzamiento de volantes. El avión de la fotografía pertenecía al 102 Squadron, que efectuó muchas misiones en Alemania (I.W.M.). Más abajo: el amenazador aspecto de la torreta de cola de un Whitley armada con cuatro ametralladoras Browning de 7,7 mm



NACE EL "BOMBER COMMAND"

En la noche del 26 de agosto de 1940, cuando 81 bombarderos ingleses atacaron Berlín en represalia por las bombas alemanas caídas sobre Londres debido a un error, tres Hampden pertenecientes al 61 Squadron lanzaron sobre la capital germana, junto con algunos volantes, otra cantidad igual de *water closets*. El episodio, recordado por el aviador inglés Alastair Revie en su libro "The Lost Command" (El comando perdido), es el indicio de una mentalidad que debe encuadrarse en un preciso momento de la historia (y de la historia de las costumbres). La tragedia de las poblaciones civiles apenas comenzaba y, en algunos aviadores aún seguía vivo algo del espíritu que había animado a sus colegas de la Primera Guerra Mundial. Al cambiar los tiempos, la aspereza de la lucha y el horripilante peso de la acción aérea contra las poblaciones civiles cambiarían —de modo muy dramático y sangriento— el cuadro.





En la conducción de la guerra aérea contra los objetivos y las ciudades alemanas, el Bomber Command de la Royal Air Force desempeñaría un papel protagónico durante todo el conflicto.

Desde el momento de su constitución, en 1936, el Bomber Command había heredado el espíritu y las tradiciones de la análoga organización que, bajo la guía de Trenchard, creara muchos tropiezos a los alemanes en la Primera Guerra Mundial. Sin embargo, las situaciones eran diferentes y Gran Bretaña estaba obligada ahora a considerar al avión como un medio defensivo para oponer al poder superior de la nueva Luftwaffe. En un determinado momento se prefirió dar prioridad a la aviación de caza e Inglaterra llegó al conflicto sin tener en línea ninguno de aquellos aviones que podrían permitirle el dominio del aire. Sólo el bimotor Wellington, en cuanto a características y performances, estaba a la altura de los tiempos para una limitada acción estratégica. Los Hampden y los Whitley eran totalmente inadecuados, mientras que para las acciones de corta distancia y el apoyo táctico estaban destinados, evidentemente, los bimotores Blenheim y los monomotores Battle. Sin embargo, a la misma fecha de la constitución del Bomber Command, la RAF pasaba a la industria nacional las especificaciones para la realización de los bombarderos pesados Stirling, Halifax y Manchester. Este último tendría una evolución en el cuatrimotor Lancaster, uno de los mejores bombarderos nocturnos, quizás el mejor en sentido absoluto, de todo el conflicto.

El Bomber Command surgió en Uxbridge el 14 de julio de 1936 y su primer comandante fue el general Sir John Steel. En 1937 le sucedió Sir Edgard Ludlow Hewitt. Poco antes de la guerra la sede del Bomber Command —dividido en seis Grupos, cinco de los cuales eran operativos y uno destinado a tareas de adiestramiento— se trasladó a High Wycombe.

Al entrar en guerra el 1º Grupo se componía de 10 Squadron, todos dotados de Fairey "Battle", y fue trasladado inmediatamente a Francia en apoyo de las fuerzas de expedición británicas.

El 2º Grupo tenía siete Squadron de Bristol "Blenheim" y, también éste, tuvo en gran parte su base en Francia. El 3º Grupo estaba equipado por ocho Squadron de los nuevos bombarderos Vickers "Wellington". El 4º Grupo estaba formado por seis Squadron basados totalmente en bombarderos A.W. "Whitley", mientras que ocho Squa-





Blenheim Mk.IV del 139 Squadron (arriba) volando sobre la campiña francesa (I.W.M.). Abajo: una formación de bombarderos livianos Fairey "Battle" (Archivo Bignozzi). Más abajo: el cuatrimotor Stirling fue el primero de los nuevos bombarderos que entró en servicio, llevando a cabo su primera misión en febrero de 1941 (Charles E. Brown)

dron de Handley Page "Hampden" constituían el 5º Grupo. Aviones de todos los tipos mencionados equipaban el 6º Grupo de adiestramiento.

Los Battle y los Blenheim entraron inmediatamente en acción en el territorio francés atacando las líneas germanas y también localidades del interior del territorio. Igualmente decididos se mostraron los Squadron que quedaron en el territorio metropolitano y que atacaron rápidamente, excluyendo las poblaciones civiles, ciudades industriales y puertos de Alemania septentrional.

Espionaje desde el cielo

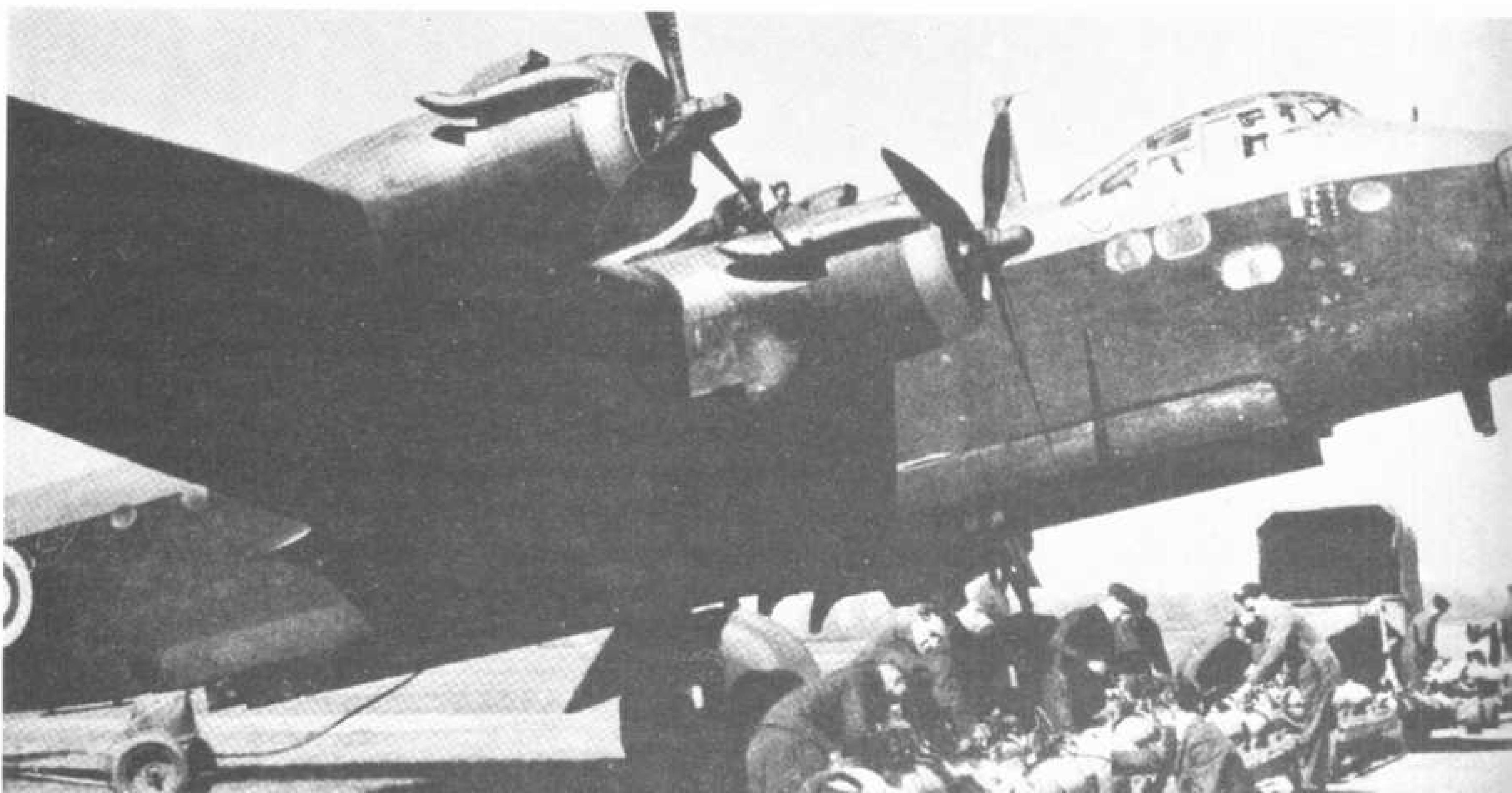
La tradición marinera inglesa influyó también en las primeras acciones del Bomber Command. En efecto, los aviones fueron enviados constantemente, en las primeras semanas de guerra, para tratar de destruir las temidas naves de línea de la marina germana fondeadas en los puertos, cuando el empuje alemán en el frente francés, sin embargo, obligaba a Inglaterra a tratar de aliviar la presión contra los aliados y las tropas británicas en suelo europeo. De este modo, se ordenó a todos los aviones de bombardeo que atacaran al otro lado del Rin.

A mediados de mayo de 1940, tuvo lugar el primer ataque violento contra las industrias de la gran cuenca minera y siderúrgica de la zona del Ruhr, cuando 99 bombarderos entre Wellington, Whitley y Hampden lanzaron sus cargas de bombas sobre los objetivos de la zona.

La acción —parece— registró un cierto éxito, en cuanto a precisión de tiro sobre los objetivos. Los ingleses tenían en su poder imágenes detalladas de toda la región, fruto de una hábil labor de espionaje. Con su elegante bimotor de trasporte Lockheed 12 A, único entonces en Europa, un joven australiano, Sidney Cotton, había emprendido algunos vuelos de fletamento sobre Europa centro occidental. Ocultas debajo del piso, una serie de cámaras foto-panorámicas tomaron centenares de fotografías de la zona del Rin y sus objetivos. Las fotografías fueron entregadas al Estado Mayor inglés, que hizo buen uso de ellas.

Bombarderos contra trenes

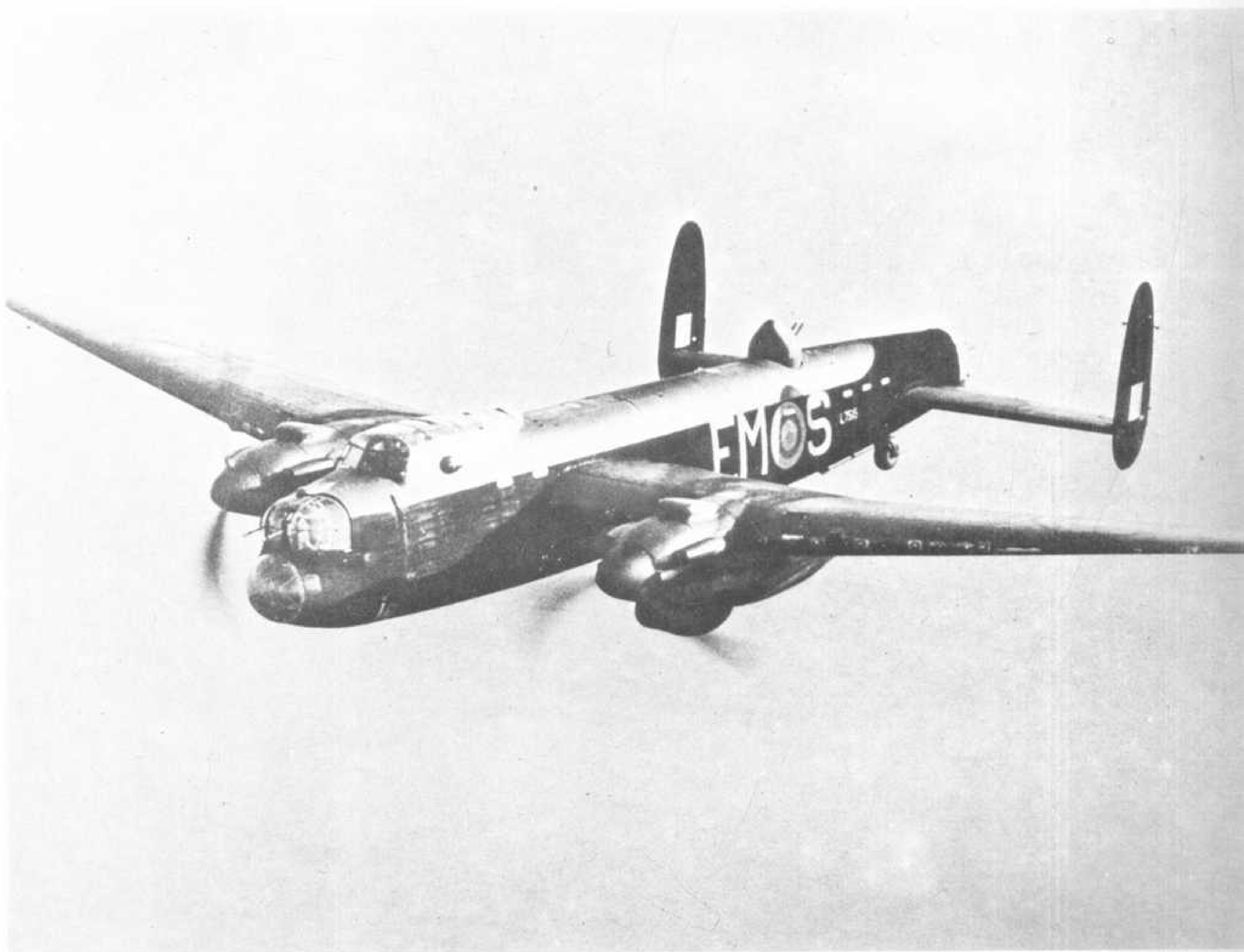
A la espera del ataque final a Inglaterra y para aliviar la presión contra las fuerzas aliadas sobrevivientes, los bombarderos fueron utilizados para tratar de alterar el sistema de comunicaciones y reabastecimientos en el contrafrente enemigo. Los aviones tenían preferencia por los puentes y los túneles ferroviarios. Uno de los mayores protagonistas de los sucesos del Bomber Command, el aviador Guy Bigson fallecido en el último año de guerra, describió así una de estas acciones: "Dirigimos el vuelo lo más bajo posible, a lo largo de las vías del ferrocarril y luego encendí el faro de aterrizaje que iluminó el camino de hierro lo suficiente como para permitirme ver los durmientes que corrían debajo de mí.

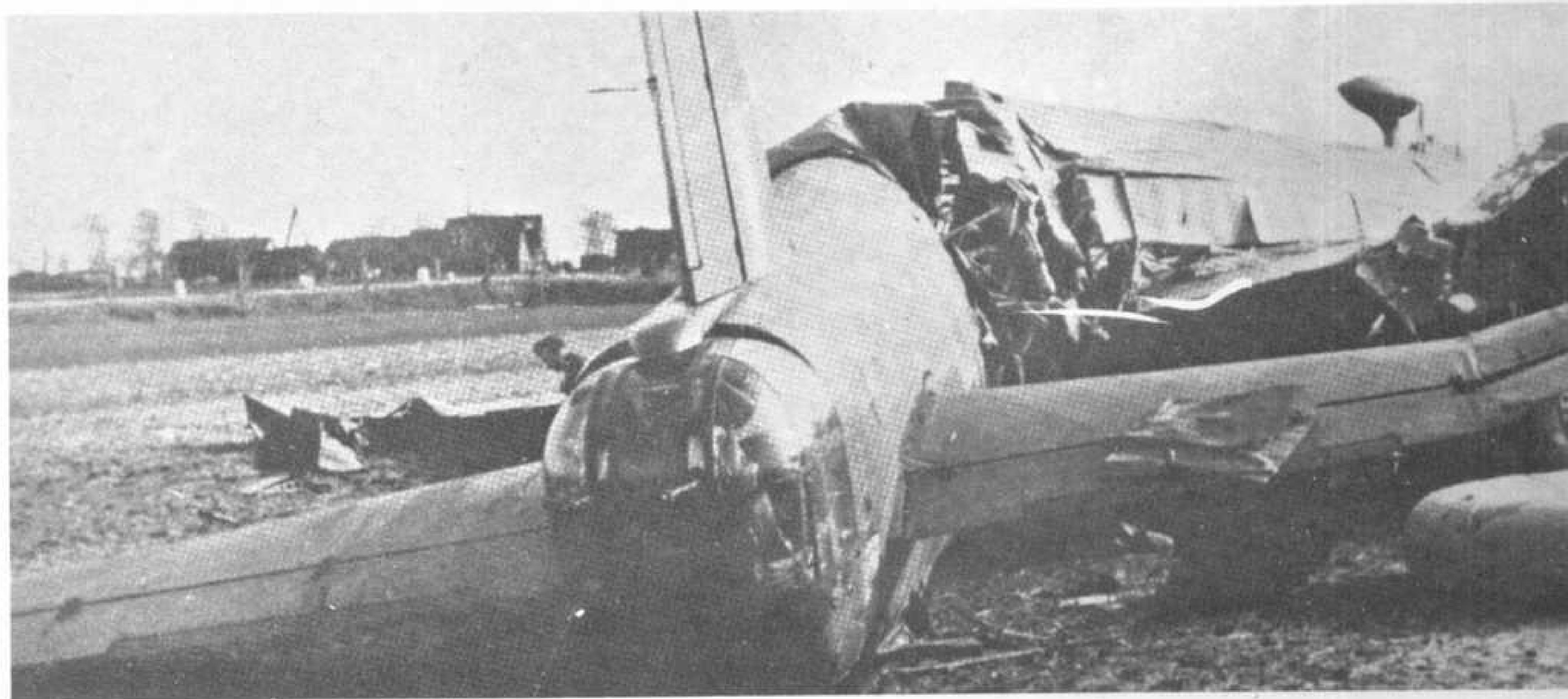




El Halifax Mk.I (L9530) (izquierda) perteneciente al 76 Squadron que no regresó de una misión sobre Berlín en la noche del 12 de agosto de 1941. El 76 fue la segunda unidad que recibió los Halifax, con los cuales entró en acción en junio de 1941 (I. W.M.). Abajo: el bimotor Avro Manchester (L7515) del 207 Squadron. Esta unidad participó activamente en los bombardeos contra los puertos atlánticos franceses (Archivo Coggi). Más abajo: un Wellington británico derribado durante una misión sobre Alemania en abril de 1941

Al mismo tiempo Watty mantuvo la lámpara Aldis, asomándola bien afuera y hacia adelante, funcionando ésta como un pequeño proyector, esperando que apareciese el túnel en el círculo de luz. Entre tanto, la pared rocosa se acercaba cada vez más, a una velocidad de 300 km/h. Durante algunos minutos volamos así siguiendo la superficie brillante de los rieles y, mientras tanto, yo rogaba a Dios que no hubiese aviones de caza en los alrededores... Luego, he aquí el túnel. 'Bombas... bombas... iDesenganchen!' A la palabra 'desenganchen', aceleré al máximo; recuerdo haber divisado confusamente el túnel en el círculo luminoso de la lámpara Aldis antes de tirar hacia mí la palanca de los controles. El viejo Hampden, más liviano sin el peso de las bombas, se elevó como un ascensor y esquivamos por pocos centímetros una pared rocosa de 100 metros. Once segundos después oímos el agradable ruido sofocado del estallido, que demostraba que habíamos dado en el blanco''.





Sobre Italia

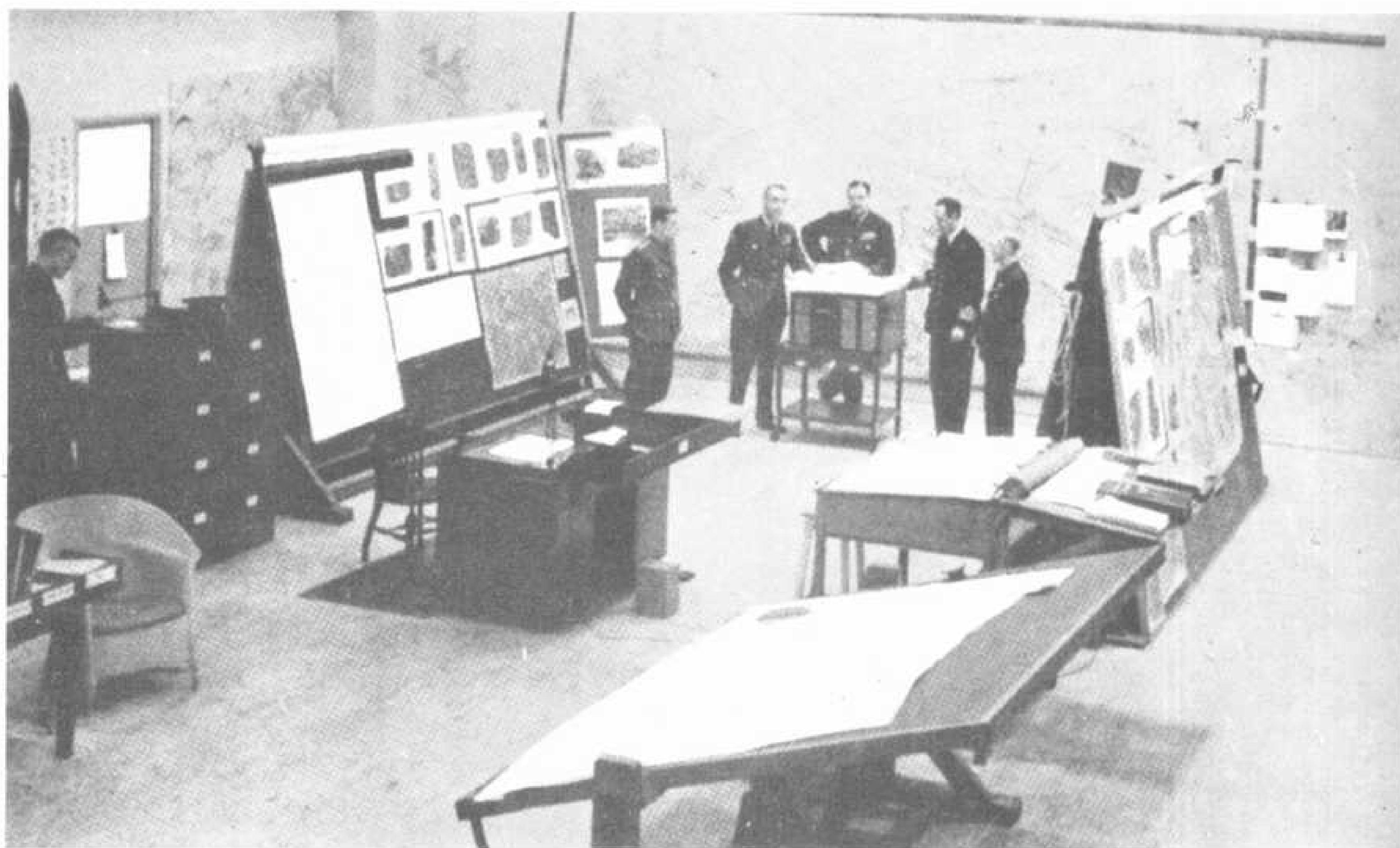
En los ataques sobre Italia, los ingleses debieron afrontar grandes dificultades tanto de navegación como de localización de los objetivos. Mientras algunas unidades de Wellington con base en Francia comenzaban los ataques sobre Italia desde Provenza, 36 Whitley pertenecientes a diversos Squadron del 4º Grupo partieron directamente desde Inglaterra y, mediante un reabastecimiento intermedio en las islas de la Mancha, llegaron y bombardearon los talleres Fiat de Turín y otros objetivos en Génova. Se trataba de los primeros ataques contra las ciudades industriales de Italia septentrional llevados a cabo directamente por Inglaterra, con una larga y difícil navegación que luego se volvería aun más ardua al tener que sobrevolar la Francia ocupada por los alemanes. En una acción del 11 de junio —un día después de que Italia entrara en guerra— sólo 12 aviones lograron llevar a cabo la misión. Diez atacaron Turín, dos Génova y nada menos que 23 aviones no lograron cruzar los Alpes debido a las pésimas condiciones atmosféricas; sólo un avión fue derribado por los italianos. A pesar del hecho de que dos tercios de los aviones no hubiesen logrado dar en el blanco, la acción, sin embargo, fue indicativa de la capacidad y la decisión del Bomber Command. Con otros aviones y otros equipos habría sido posible hacer algo mejor. Los alemanes ocuparon días después, las islas de Jersey y Guernsey y los Whitley ya no regresaron a Italia del Norte.

Contra Berlín

Durante el verano de 1940 en las noches de buen tiempo, aviones de todos los tipos del Bomber Command, inclui-



Al intensificarse los ataques aéreos británicos, la Luftwaffe se vio obligada a dedicar esfuerzos cada vez más grandes a la organización defensiva. Izquierda: el decolaje, en el ocaso, de un Bf. 110 de caza nocturna (Archivo Catalanotto). Abajo: la sala de operaciones en el cuartel general del Bomber Command. El grupo está formado por el mariscal del aire Sir Richard Peirse y su Estado Mayor (I.W.M.)



dos los Battle, operaron contra los puertos de la Mancha con el fin de destruir el mayor número posible de embarcaciones que la marina germana estaba alineando para la operación "See Loewe".

Luego, en la noche del 26 de agosto, 81 aviones efectuaron el primer ataque sangriento contra Berlín. Tiempo antes, algunos Whitley habían lanzado solamente volantes sobre la gran ciudad alemana. El ataque tuvo un cierto éxito porque fue inesperado y se desarrolló al reparo de una manta de nubes que, si bien hacía difícil hallar el objetivo, obstaculizaba también la acción de la defensa antiaérea y de la caza enemigas. No todos los aparatos lograron llegar a la capital alemana y sólo 29 jefes de tripulación pudieron decir, con seguridad, que habían hecho impactos en Berlín. Otros 27 dijeron que habían sobrevolado la ciudad pero que no estaban seguros de haber desenganchado las bombas dentro de su perímetro. Dieciocho atacaron objetivos alternativos en Alemania. Siete aviones no lograron continuar la acción. Siete se perdieron y tres se vieron obligados a aterrizar, siendo sus tripulaciones rescatadas y puestas a salvo.

Como puede advertirse, militarmente no había sido un gran éxito. Pero se había desacreditado el mito de una Alemania imposible de atacar desde el aire. El movimiento estratégico, ordenado personalmente por Churchill, desencadenaría luego la espiral imparable de las represalias. De todos modos Churchill demostró que, aun con el limitado equipamiento del Bomber Command de entonces, la RAF estaba en condiciones de llevar a cabo cuándo y donde desease aquellas acciones demostrativas que, por lo menos, servían en ese momento para deprimir la moral del enemigo y mantener alta la de los ingleses.

Mientras tanto, en agosto se había entregado al 7º Squadron el primer cuatrimotor Stirling. El 6 de noviembre, en el 207 Squadron (en Boscombe Down) entraba en servicio el nuevo bimotor Avro "Manchester". El 13 del mismo mes el 35 Squadron, siempre en el campo de Boscombe Down, recibía el primer cuatrimotor Handley Page "Halifax". El 7º Squadron empleaba el primer Stirling en un ataque sobre Rotterdam en la noche del 10 de febrero de 1941.

El poder del Bomber Command crecía. En noviembre de 1940 nada menos que 127 bombarderos participaron en un ataque contra Hamburgo. Contra Mannheim, en una acción de represalia por el ataque alemán a Coventry, se emplearon 134 de éstos. En la primavera siguiente, por primera vez se desengancharon bombas de 2000 kg de aviones Wellington modificados.

Para poner en dificultades a los aviadores alemanes al utilizar los radioayudas que individualizaban a los objetivos ingleses, la RAF estudió un sistema bastante simple y genial. Una vez captada la longitud de onda con la cual trasmitían las estaciones emisoras utilizadas para el "sistema Knickebein", dos Wellington provistos de receptor sintonizado con aquellas estaciones, llegaban a la vertical de los equipos provocando su destrucción con bombas. En el código utilizado por la RAF, esas estaciones eran indicadas como "Soplonas".

Una vez más contra las naves

Con el arribo a los puertos atlánticos franceses de algunas grandes unidades alemanas: primero la Scharnhorst, el Gneisenau y luego el Prinz Eugen, el Bomber Command comenzó una serie de acciones diurnas contra los puertos de Brest y La Pallice, empleando los nuevos bombarderos. También se efectuaron ataques diurnos contra Hamburgo, Emden y Whilhelmshaven. El 24 de julio de 1941, Hampden, Wellington y Fortalezas Volantes atacaron Brest, mientras los Halifax atacaban La Pallice, donde estaba refugiado el Scharnhorst. Sin embargo, el ataque no provocó daños muy graves, mientras que 16 bombarderos no regresaron y otros dos se destruyeron al aterrizar en su patria. Los ataques diurnos amenazaban costar

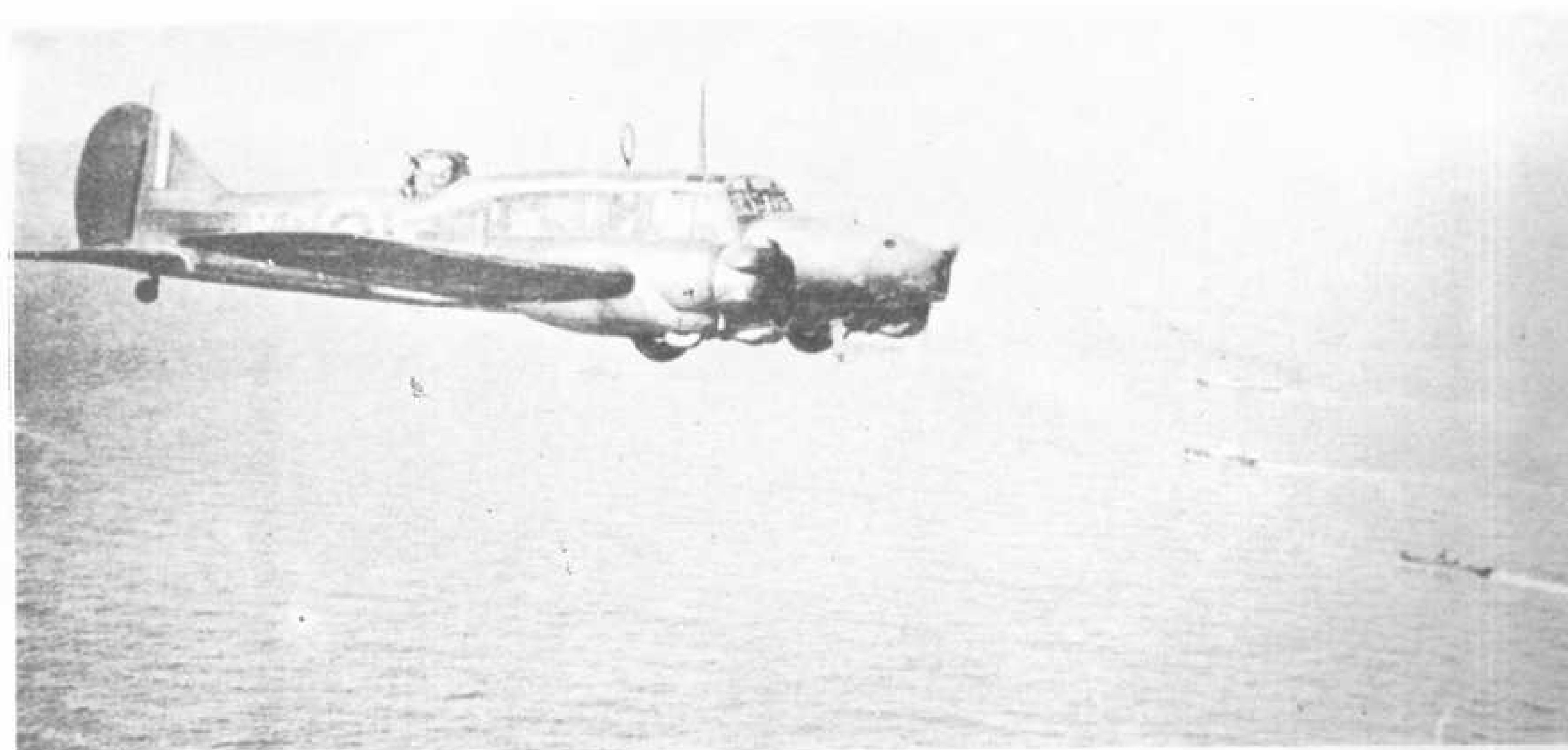
muy caros. La primera "Fortaleza Volante" B-17 había llegado a Inglaterra desde los Estados Unidos de América el 14 de abril y, el 90 Squadron con los B-17 había atacado Wilhelmshaven el 8 de julio, con escasos resultados.

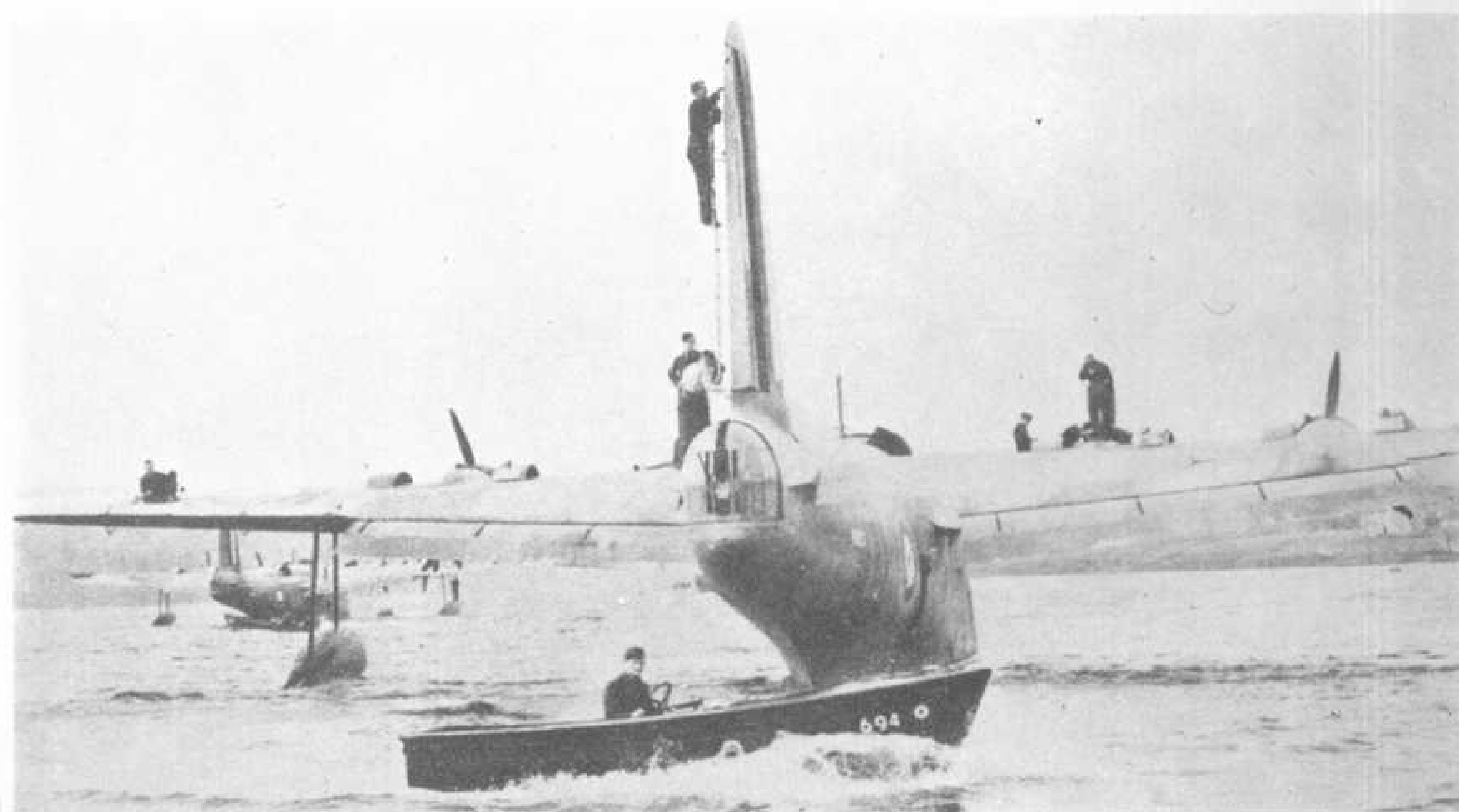
Entre tanto, los bombarderos ingleses habían sido trasladados también en el Mediterráneo, donde operaban sobre el Canal de Suez, tres Squadron de Wellington encuadrados en la 257a. Ala. Algunos tenían base temporariamente en Malta, desde donde comenzaron una serie de violentos ataques contra el puerto de Nápoles y, circunstancialmente contra otras ciudades inclusive en Italia septentrional.

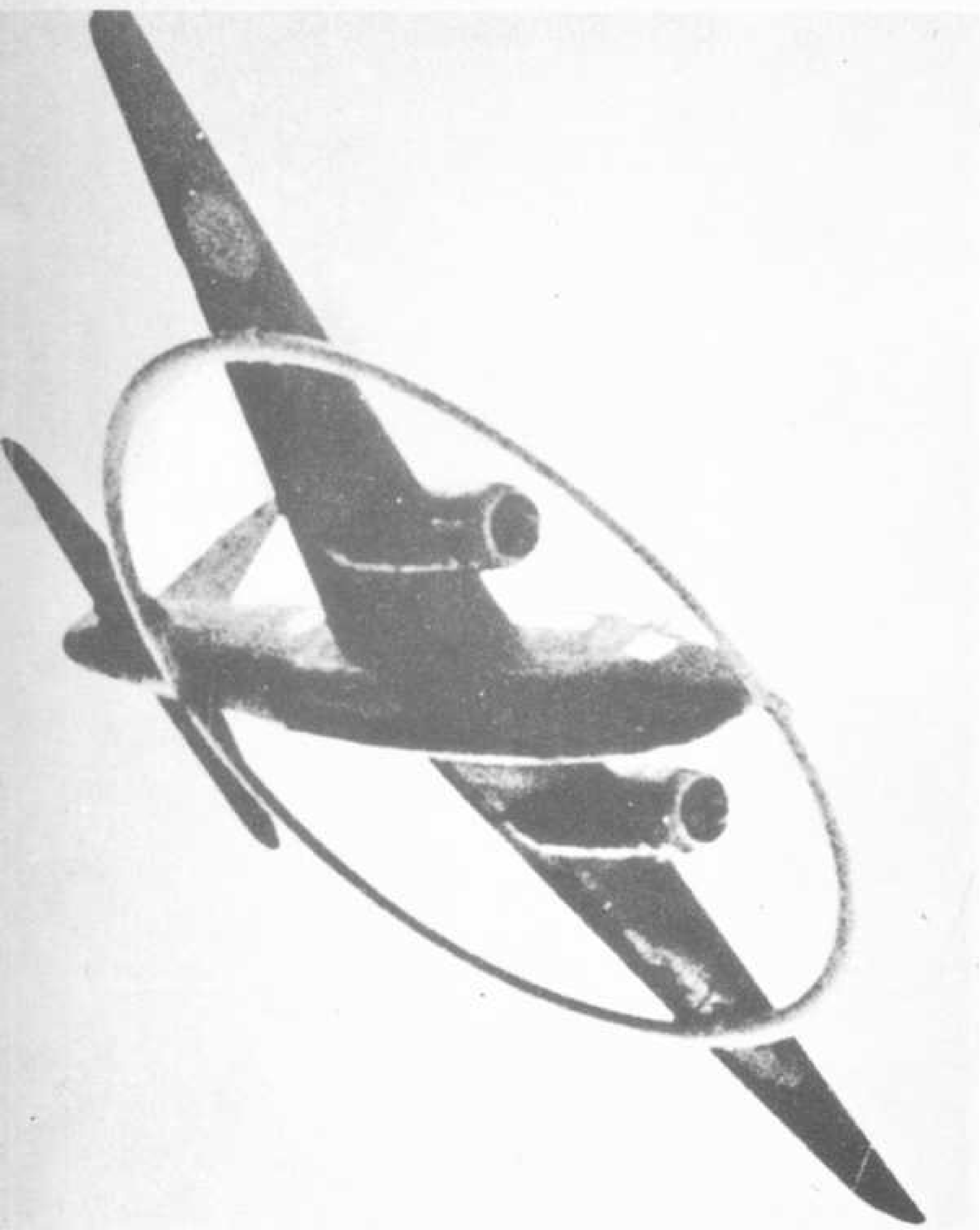
El "Coastal Command"

El Coastal Command, rama de la RAF que tenía la responsabilidad de la defensa costera en Gran Bretaña, había sido constituido a continuación de la gran reorganización del arma aérea británica en 1936. Originariamente, sus aviones eran pocos y de modelo antiguo, pero desde 1937 los responsables del equipamiento de la aviación británica se habían interesado por un desarrollo apropiado para empleos militares, del bimotor civil de fabricación americana Lockheed 14 "Super Electra". La primera variante del nuevo avión destinado al Coastal Command efectuaba su vuelo de prueba en 1938; aceptado por los ingleses, recibía el nombre de Hudson y

El bimotor Lockheed "Hudson" (arriba) que fue utilizado ampliamente por el Coastal Command. Por sus dotes de seguridad era llamado "viejo boomerang" (Foto Lockheed). Once Squadron del Coastal Command al comienzo del conflicto estaban equipados con los bimotores Avro Anson. Aquí abajo, un Anson del 502 Squadron escoltando a un convoy. Más abajo: mantenimiento de un hidroavión Sunderland del 210 Squadron (I.W.M.)







Un bimotor Wellington (izquierda) equipado con un aro que creando un campo electromagnético provocaba, por inducción, la explosión de las minas magnéticas colocadas por los alemanes en las aguas inglesas. Abajo, izquierda: un hidroavión Arado Ar. 196 sobrevuela una nave torpedera alemana que se halla efectuando una misión de escolta de los convoyes costeros (Bundesarchiv, Koblenz). Derecha: un caza Sea Hurricane 1 A es catapultado desde a bordo de un buque mercante armado británico, del cual aseguraba su defensa, navegando lejos de Irlanda (Imperial War Museum)

se encargaba un primer lote de 200 ejemplares de éste. Este avión debía desempeñar una función extremadamente importante dentro de la aviación costera.

En el ínterin, ante la amenaza de una guerra con Alemania que comenzaba a perfilarse claramente, la RAF había decidido incrementar el poder del Coastal Command. Esto se había dispuesto constituyendo muchos Squadron equipados con dos aviones de fabricación británica: un bimotor terrestre y un hidroavión cuatrimotor del tipo con casco central, el Avro "Anson" y el Short "Sunderland". El primero era un pequeño avión proyectado, en un principio, para el reconocimiento y el bombardeo liviano y que luego pasó en grandes cantidades al Coastal Command para el reconocimiento de altura y el ataque a la flota enemiga. El segundo constituía una reconstrucción militar de los "flying boat" comerciales de la clase Empire, ampliamente utilizados en los enlaces de largo alcance con el Commonwealth. Por lo tanto, los Squadron de Anson y Sunderland representaban el esqueleto del Coastal Command al estallar la guerra. La aviación costera recibió inmediatamente la delicada tarea de patrullar las costas noroccidentales de Gran Bretaña, de señalar allí la eventual presencia de submarinos alemanes y de contribuir, en una palabra, a mantener libres de los peligros de los "U-Boot" los puertos occidentales de Gran Bretaña y los de Irlanda del Norte.

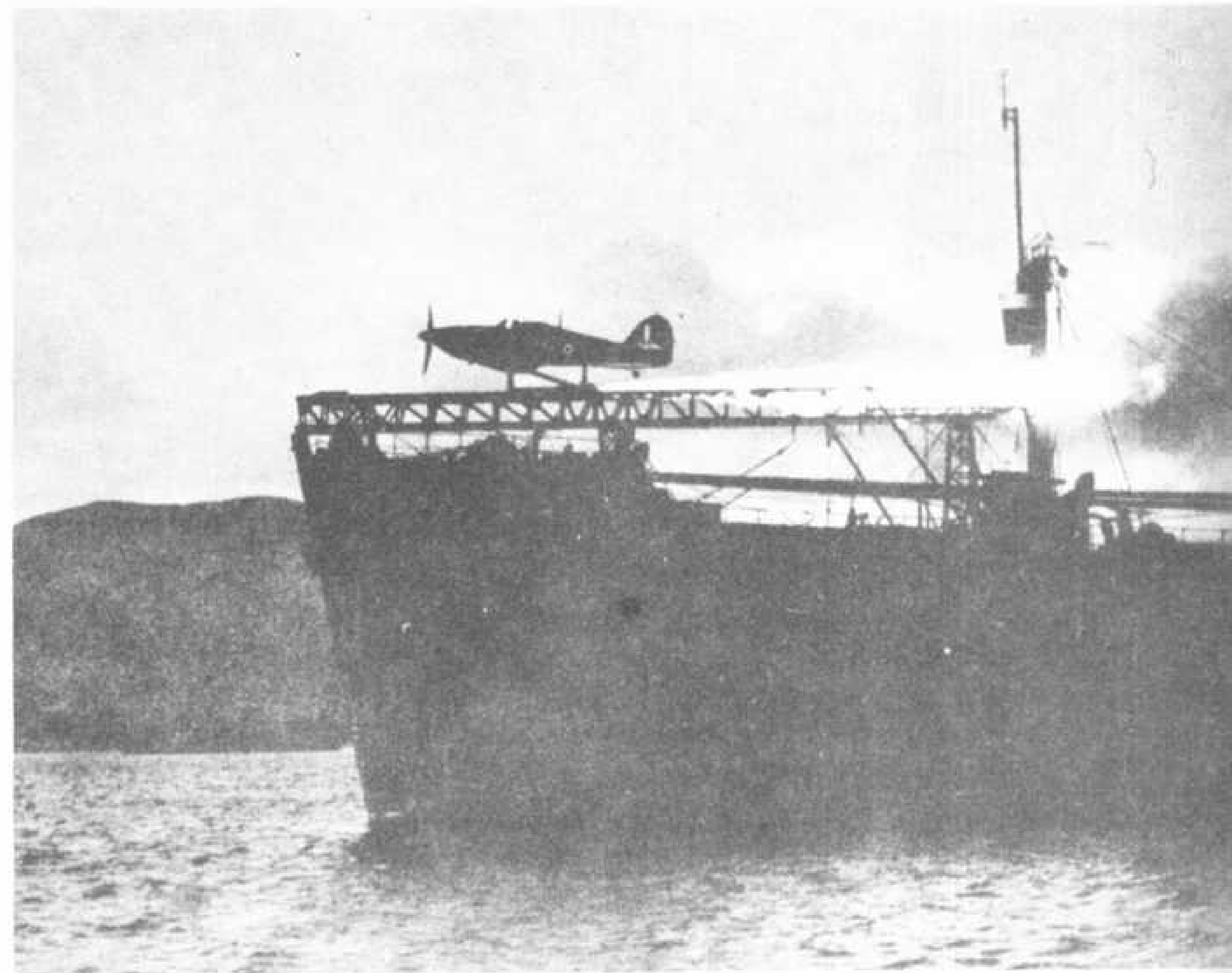
La tarea confiada al comando costero reveló ser de vital importancia para el tráfico inglés y, a medida que crecía la amenaza de peligro de los submarinos alemanes, aumentaba el empeño de los Squadron del comando costero. Además, se había comprobado que los "U-Boot" no sólo atacaban con torpedos o cañones a los buques, sino que acechaban la navegación colocando centenares de mortíferas minas magnéticas a lo largo de las costas occidentales inglesas. El Coastal Command recurrió entonces a medidas de emergencia, empleando pequeños biplanos para adiestramiento del tipo Tiger Moth en la lucha contra los submarinos alemanes. Estos aviones, generalmente desarmados, tenían solamente la tarea de ahuyentar a los submarinos enemigos obligándolos a sumergirse y abandonar las operaciones de colocación de minas.

A continuación, siempre en los primeros meses de guerra, la RAF equipó algunos bimotores Wellington con grandes aros metálicos de un diámetro de aproximadamente 15 metros, haciendo recorrer estos aros con corriente eléctrica, se creaba así un campo magnético que provocaba la explosión de las minas cuando el avión sobrevolaba a baja altura el lugar donde estaban sumergidas.

Desde el cielo contra las minas

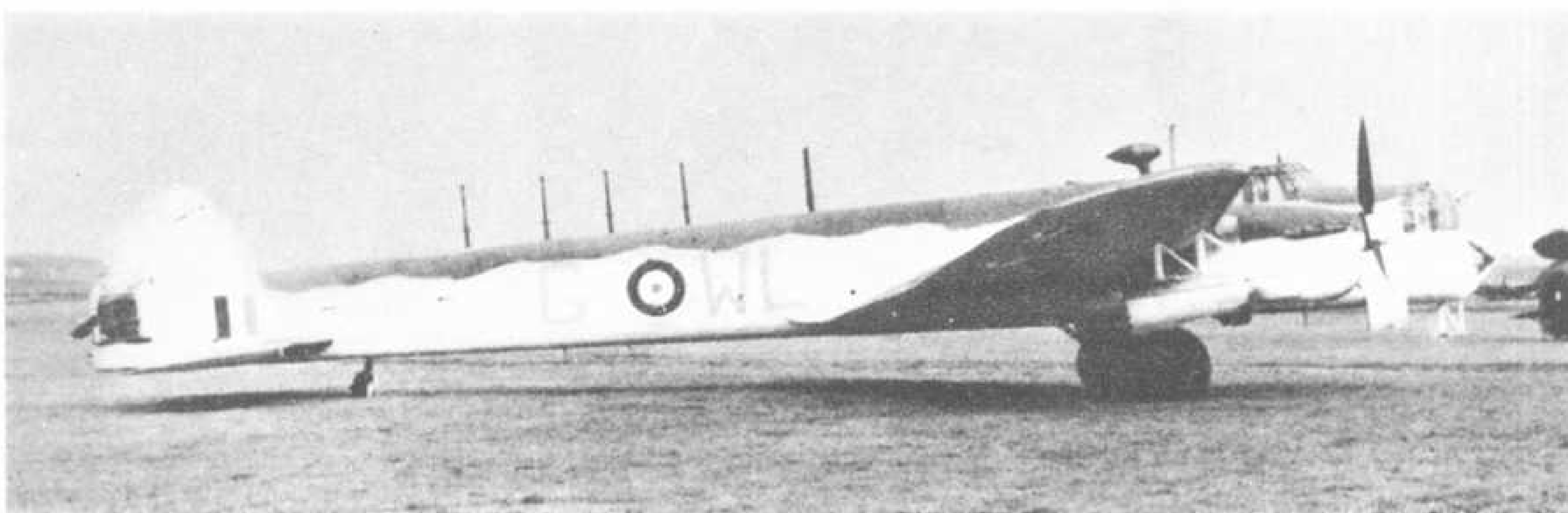
El patrullaje antisubmarino no era una tarea fácil, especialmente durante el invierno, cuando las condiciones atmosféricas y las frecuentes lluvias hacían muy difícil no sólo la localización de los submarinos, sino inclusive el vuelo a baja altura. El avistamiento se volvía luego casi imposible cuando los "U-Boot" navegaban sumergidos a altura de periscopio, haciendo sobresalir de la







Un anfibio Vickers Supermarine "Walrus" (izquierda), empleado por el comando costero inglés para las misiones en auxilio de las tripulaciones de aviones obligados al acuatizaje forzoso (Foto Interconair). Abajo: radiados como bombarderos, los Whitley continuaron su actividad en las filas del Coastal Command. He aquí un Whitley del 612 Squadron, provisto de radar para el descubrimiento de unidades navales (Aeroplane). Más abajo: un convoy aliado escoltado por un hidroavión Short "Sunderland" (Imperial War Museum)



superficie marina no más de un metro y medio del delgado tubo periscópico.

Un episodio que se verificó en 1941 puede dar una idea de las difíciles condiciones en las cuales operaban las tripulaciones del Coastal Command. Un Wellington del servicio antiminas había caído al mar lejos de las costas occidentales de Inglaterra. Un Sunderland fue enviado inmediatamente al lugar del hecho para obtener noticias y, en efecto, avistó a la tripulación del Wellington que se había salvado en un bote y se hallaba a merced del mar agitado. Con mucho valor, los pilotos del Sunderland intentaron acuatizar junto a los náufragos, pero el gran cuatrimotor se estrelló contra las olas y se hundió rápidamente; sólo uno de los miembros de la tripulación quedó a flote, en un pequeño bote individual. Nada menos que después de cinco días de pavorosa odisea en el mar siempre tempestuoso, flotando a la deriva hacia las costas francesas, los aviadores fueron avistados por otro avión del Coastal Command, un viejo Whitley que había sido derribado por algunos hidroaviones alemanes Arado, mientras sobrevolaba a los náufragos esperando las lanchas de auxilio. Finalmente éstas llegaron, pero también fueron ametralladas y bombardeadas por los Arado y, sólo cuando llegaron ocho caza pesados ingleses los aviones alemanes se dieron a la fuga.

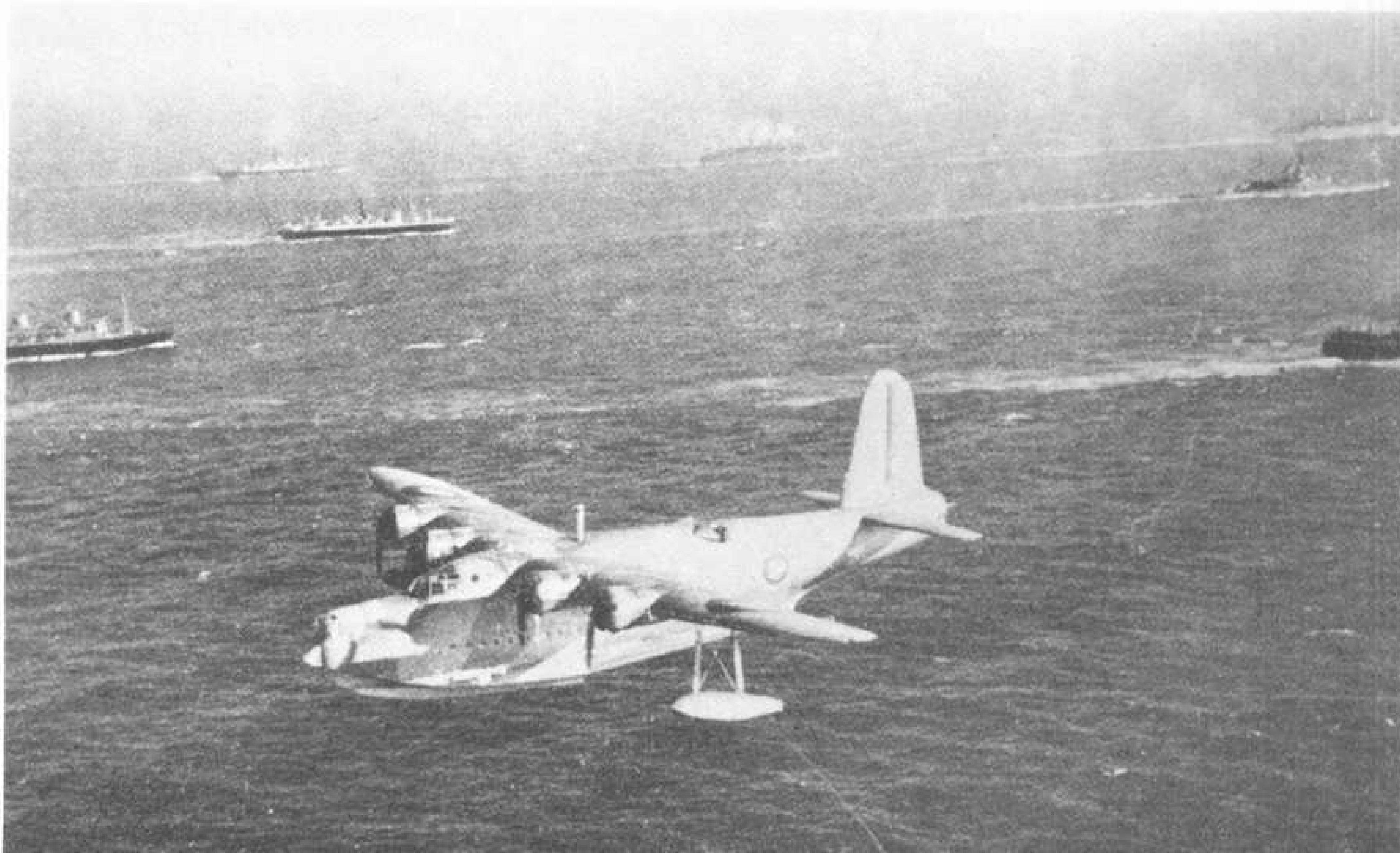
Las tripulaciones del Coastal Command debían también tener en cuenta durante su patrullaje de altura antisubmarino, la posibilidad de una intervención de aviones alemanes. Por este motivo el Comando fue dotado de algunas escuadrillas de caza, originariamente equipadas con los Bristol "Blenheim IF", predispuestas para la caza con cualquier tiempo. Estos aviones también tenían la tarea de interceptar a los cuatrimotores alemanes Focke Wulf 200 de reconocimiento, de largo alcance, que sobrevolaban los mares del norte para avistar a los convoyes ingleses y señalárselos a los submarinos de Doenitz, sin dejar de lado ataques aislados a los buques mercantes poco protegidos y desprovistos de escolta.

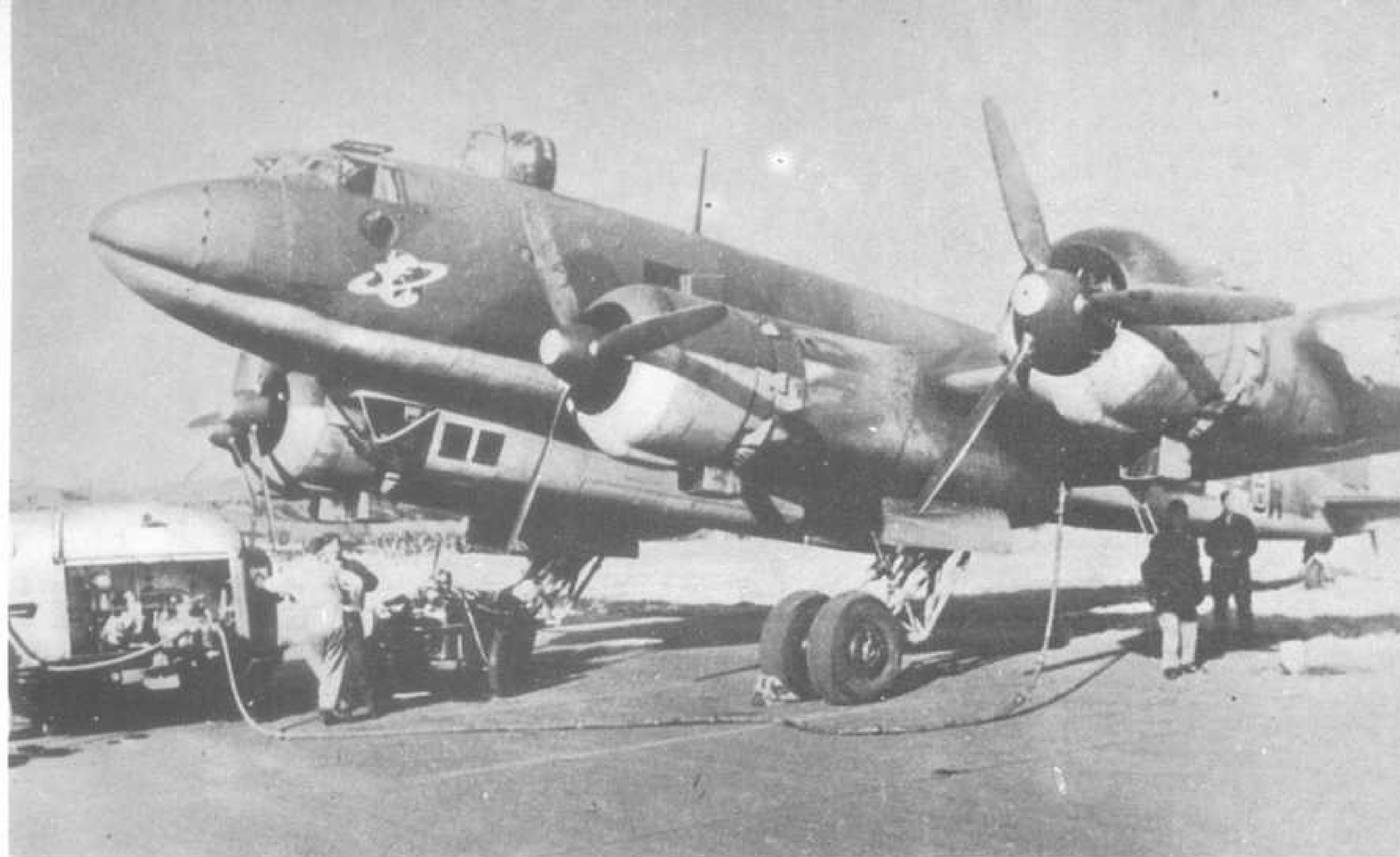
Pocos meses después de haber comenzado la guerra, la tarea del Coastal Command era considerada secundaria con respecto a las del Fighter Command y del Bomber Command. Pero poco a poco la actividad de los aviones de la aviación costera adquirió una importancia vital, a tal punto que Churchill, preocupado por las siempre crecientes pérdidas de buques mercantes, solicitó y obtuvo que el Coastal Command tuviese la prioridad en la asignación de tripulaciones bien adiestradas y de aviones nuevos. En esa época, en la aviación costera se habían hecho confluir aviones de todos los tipos: desde los Tiger Moth ya recordados a los Whitley, de los Blenheim IF a los Anson, de los Sunderland a los Hudson. Con el tiempo, los aviones más antiguos fueron retirados del servicio y quedando en línea los multimotores de nueva provisión, los modelos más perfeccionados de Hudson, los nuevos "flying boat" Consolidated "Catalina" de fabricación americana, algunos Anson y otros treinta Sunderland, por un total a principios de 1941 de más de quinientos aviones.

El ojo mágico del radar

Hacia fines de 1939, los ingleses habían realizado un radar aerotrasportado capaz de permitir que los aviones de reconocimiento avistaran unidades navales aun desde arriba de una manta de nubes. Esta invención se perfeccionó en el curso de los primeros meses de guerra y, el 31 de enero de 1940, los primeros aviones del Coastal Command fueron equipados con el llamado ASV, "Air to Surface Vessel" o ASR, "Air to Surface Radar".

Con este medio técnico de incalculable importancia, la vida empezó a volverse verdaderamente dura para los submarinos alemanes. En efecto, no sólo ya no podían navegar en la superficie en las zonas de mar patrulladas por los aviones de la aviación costera, sino que inclusive sus periscopios podían ser avistados mediante el radar. Desde un principio los ASR y ASV fueron montados en algunos





Un Focke Wulf 200 C-3 del 40 Kampfgeschwader. Nació como trasporte comercial para las rutas de gran alcance y, al estallar la guerra, fue modificado para el empleo como bombardero y avión de reconocimiento. Como tal, integró los submarinos que atacaban a los aliados en el Atlántico

Anson y Hudson, dotándose luego también los Sunderland que, con su radio de acción de 900 km, podían llevar la ofensiva más allá de las aguas costeras.

Los alemanes supieron del empleo de este radar sólo hacia fines de 1941, cuando en la costa francesa cayó un Anson entre cuyos restos se halló el equipo secreto. Es extraño saber que los ingleses consideraban que sus enemigos ya estaban en posesión de un radar similar, como es igualmente extraño saber cómo obtuvieron la prueba de que en realidad los Focke Wulf 200 no estaban —entonces— dotados de radar.

Estos aviones formaban parte del Kampfgeschwader 40 con base en Bordeaux; encuadrada en la Luftwaffe, la unidad empleaba normalmente unos doce Focke Wulf 200 para vuelos largos sobre los mares del Norte. Los grandes cuatrimotores (que habían sido proyectados en la segunda mitad de la década de 1930 para las líneas intercontinentales de Lufthansa) podían volar desde Francia meridional hasta Noruega, pasando por el norte de Irlanda y Gran Bretaña. Durante estos vuelos atacaban con bombas a todos los buques mercantes ingleses, provocando pérdidas realmente ingentes a sus enemigos. Solamente los ataques de los aviones alemanes dieron como fruto para la Luftwaffe casi doscientas mil toneladas de flota británica hundida en los meses de febrero, marzo y abril de 1941.

El Almirantazgo británico sospechaba que los Focke Wulf 200 empleaban equipos de radiolocalización similares a los ASV. Un agente del contraespionaje que tenía su base de operaciones en Dublín, pensó entonces en dirigirse a los barcos pesqueros portugueses neutrales, respetados como tales por los Focke Wulf, ofreciendo un importante premio en dinero para las mejores fotografías de aviones. Para evitar sospechas, no se precisó de qué nacionalidad debían ser los aviones. Se otorgaba un premio por cada buena fotografía, sin más explicaciones. Finalmente, el contraespionaje inglés tuvo en sus manos la fotografía que buscaba desde hacía tiempo: un Focke Wulf 200 tomado a baja altura, mientras volaba alrededor de un barco pesquero portugués para identificar su nacionalidad. El atento examen de la fotografía demostró que, a bordo del avión, no existía alguna antena o saliente que pudiese hacer suponer la existencia de un radar.

Alianza entre aviones y submarinos

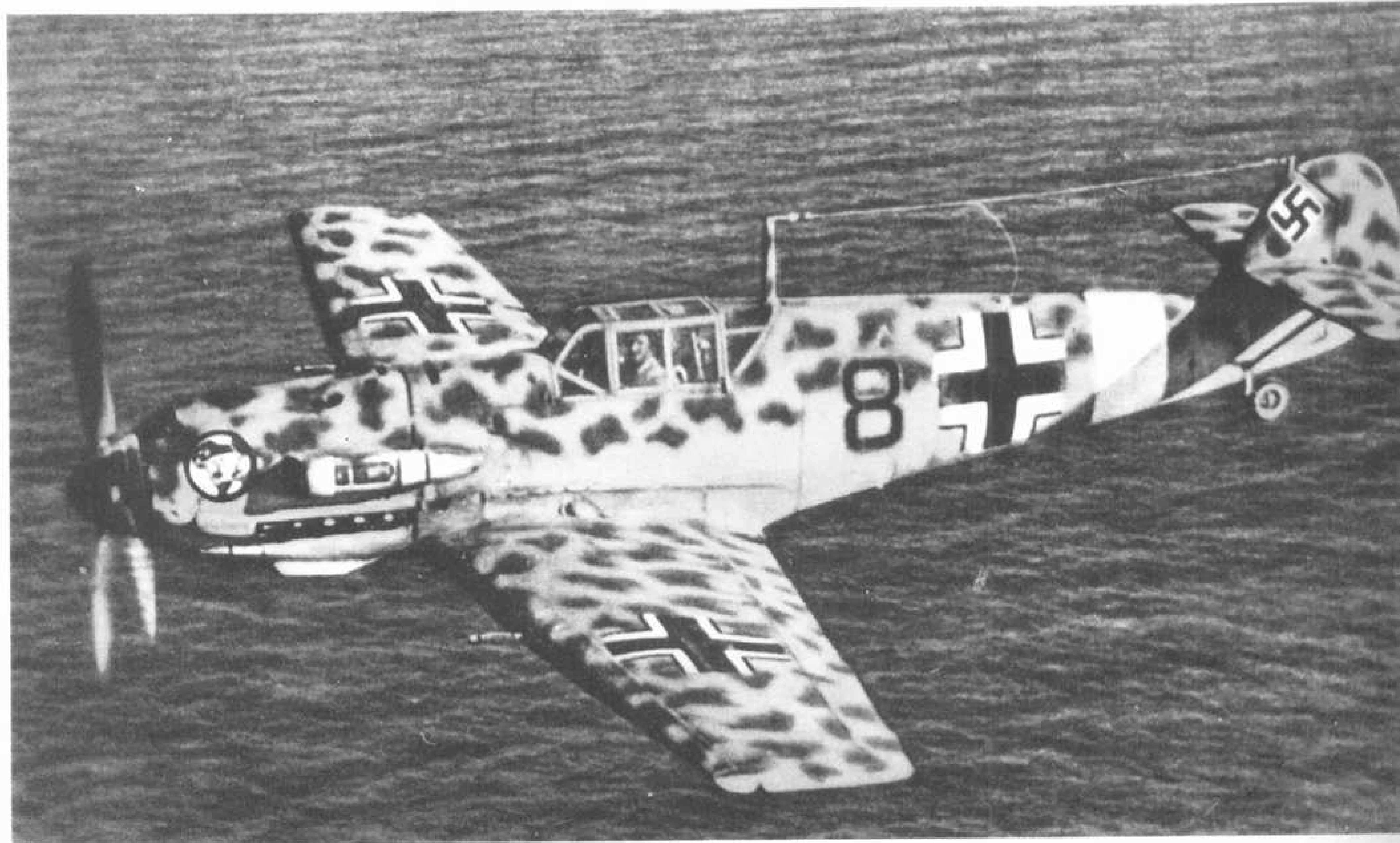
Ante las dificultades representadas por la estricta vigilancia del Atlántico por parte de los aviones del Coastal Command, Doenitz, comandante del arma submarina alemana, se dirigió con el gran almirante Raeder, comandante en jefe de la flota germana, a ver al mismo Hitler y obtuvo que la unidad de Focke Wulf 200 con asiento en Francia fuese puesta bajo la dependencia directa del Almirantazgo alemán. De este modo, Doenitz pudo disponer de un arma poderosa, dado que los grandes cuatrimotores patrullaban con facilidad miles de kilómetros cuadrados de mar todos los días, señalando a los submarinos alemanes la posición de los convoyes británicos. Paralelamente a esta innovación, Doenitz impartió a los tripulantes de sus submarinos la orden de que se agruparan para el ataque a los convoyes, dando origen así a aquellas famosas "manadas de lobos" (como eran llamadas) que causaron tantas pérdidas a la marina mercante británica.

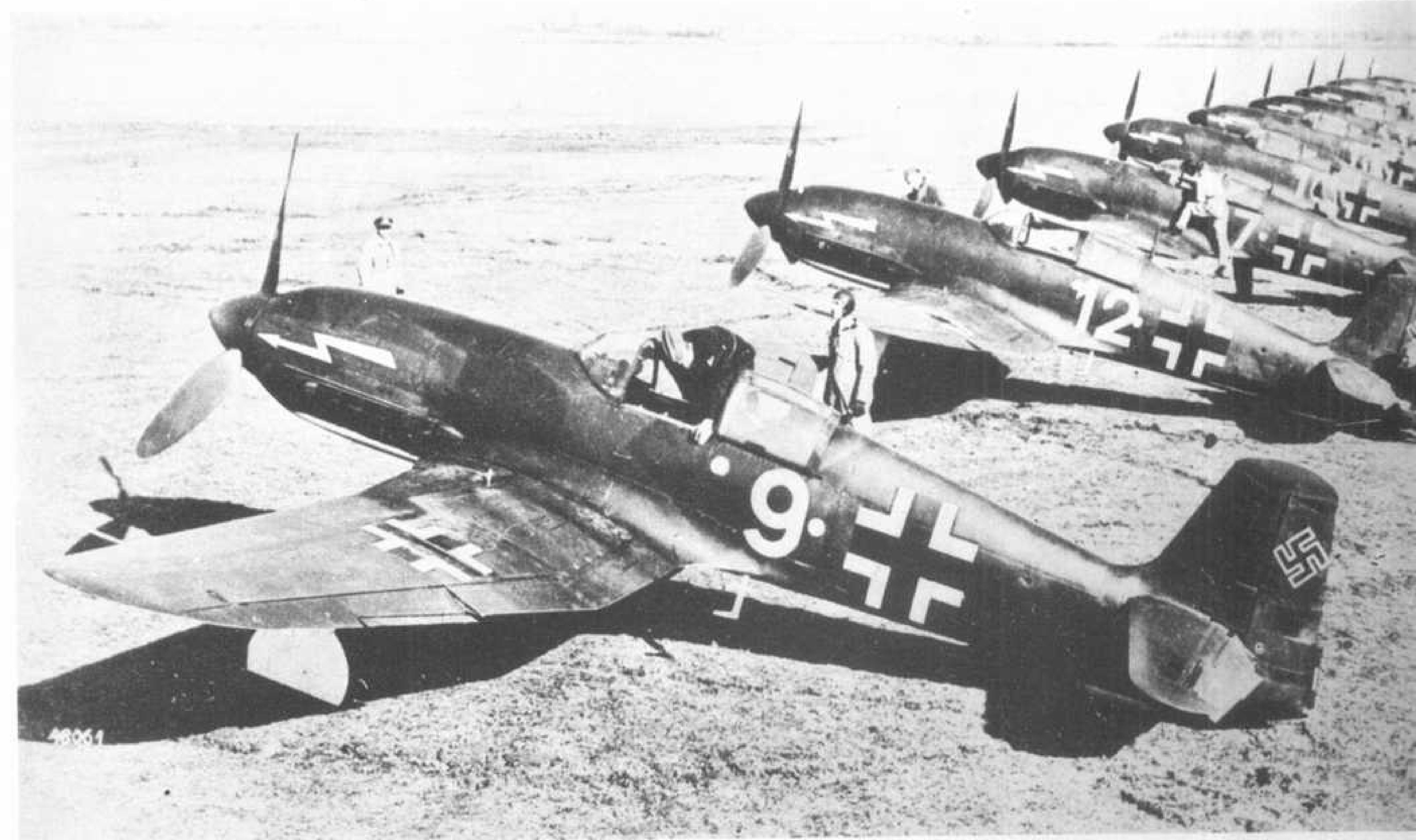
La respuesta de los ingleses fue doble: por un lado se aumentó el poder de las bases del Coastal Command, que tenían asiento no sólo en Gran Bretaña, sino también en Irlanda del Norte y en Islandia. Esta isla, que en 1940 era una provincia danesa, había sido ocupada por los ingleses en la época de la invasión de Dinamarca por parte de los nazis. Muchos Hudson fueron concentrados en Islandia y, desde aquí, extendían por un largo trecho su protección a los convoyes británicos en la ruta entre los Estados Unidos e Inglaterra. Por lo tanto, los submarinos alemanes podían ser tenidos a raya durante gran parte del recorrido efectuado por los convoyes.

En lo que se refería a la amenazadora presencia de los Focke Wulf 200, el Almirantazgo recurrió al empleo cada vez más frecuente de "aviones para perder". En esencia, en cada convoy se hallaba por lo menos una nave provista de una o más catapultas para el lanzamiento de caza Hurricane. Los caza atacaban los Focke Wulf, los derribaban o los obligaban a huir, después de lo cual el piloto intentaba el acuatizaje o bien se lanzaba con paracaídas. La nave procedía entonces al rescate del piloto y si las circunstancias lo permitían, también del avión que era reparado una vez llegado a su país. Los Hurricane empleados de este modo fueron conocidos muy pronto en toda la marina británica con el nombre de "Hurricat", neologismo obtenido por la contracción de las palabras "Hurricane catapultado". Para estas acciones era preciso mucho valor por parte de los pilotos, dado que el rescate en alta mar constituía siempre una preocupante incógnita y, de todos modos, las aguas del Océano Atlántico, en el invierno, podían volverse mortales después de pocos minutos de inmersión.

Los alemanes reaccionaron a estas medidas inglesas intensificando el empleo de los Ju.88 en el servicio de patrullaje a lo largo de las costas británicas para asegurarles el vital espacio a sus submarinos, destruyendo los Sunderland de reconocimiento. Pero estos aviones sabían defenderse muy bien por sí solos, lo suficiente como para ganarse muy pronto el apodo de "puercos espines volantes", entre los pilotos de la Luftwaffe.

Un Messerschmitt Bf. 109 E del Afrika Korps (abajo) volando sobre las costas libias. El Bf. 109 ha sido el caza alemán del cual se ha fabricado una mayor cantidad de ejemplares (Archivo Coggi).
Más abajo: caza Heinkel He. 100 en el campo de la firma en Marienehe. Se fabricaron solamente 12 He. 100D y fueron provistos de distintivos de unidad ficticios para engañar a los enemigos acerca de la importancia cualitativa de la caza alemana (Archivo Apostolo)





EL PROGRESO INDUSTRIAL

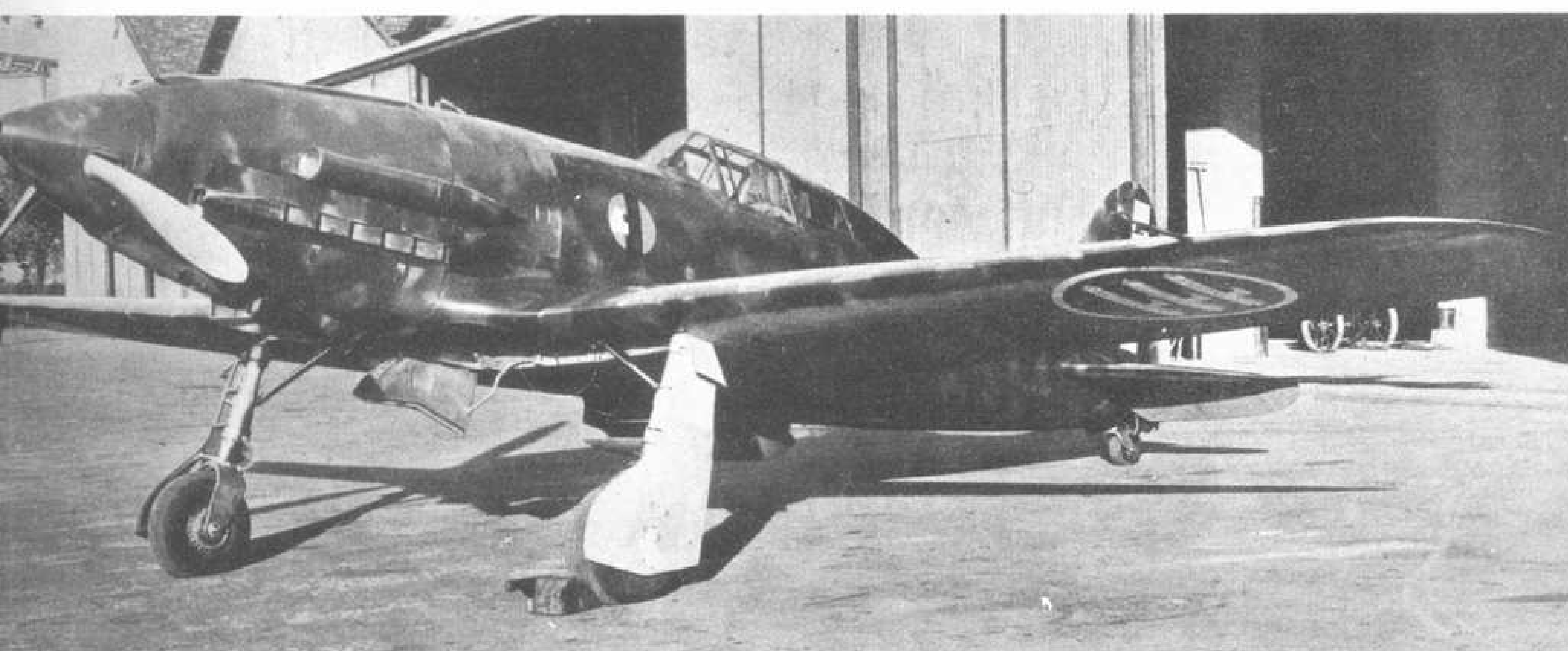
Ninguna de las potencias beligerantes, salvo rarísimas excepciones, logró emplear de manera útil durante el segundo conflicto mundial, aviones concebidos después de su propia entrada en guerra. Para establecer las especificaciones de un nuevo avión, proyectarlo, construir su prototipo y probarlo se necesitaban tiempos cada vez más prolongados, a los cuales les seguían luego aquéllos, también muy dilatados, necesarios para encaminar una producción en serie, perfeccionar las técnicas de empleo y adiestrar convenientemente tanto al personal encargado de los servicios en tierra como a las tripulaciones.

Con una buena dosis de riesgo y resultados frecuentemente catastróficos, algunas aviaciones militares trataron en algunos casos de reducir los tiempos extremadamente prolongados impuestos por estos trámites, encargando directamente en serie los aviones requeridos. Por el contrario, fueron necesarios como término medio, de tres a cuatro años para la entrada en servicio de nuevos aparatos, a tal punto que los estados mayores prefirieron, con frecuencia, renunciar a aviones de características superiores, cuya disponibilidad era previsible para algunos años más adelante y continuar utilizando en cambio aviones menos modernos, pero fabricados ya en grandes series. El empleo de estos aviones no suponía nuevos problemas y no reservaba incógnitas peligrosas garantizando a las unidades, un regular aflujo de aparatos de nueva producción.

En la mayoría de los casos, todos los países beligerantes debieron conformarse en consecuencia con los modelos más o menos satisfactorios, que se hallaban a su disposición al comienzo de las hostilidades y que, en muchos casos como era inevitable, resultaron inadecuados para las tareas a las cuales estaban destinados, ya que habían sido proyectados en respuesta a especificaciones formuladas desde hacía ya varios años y en previsión de exigencias operativas estudiadas sobre escritorio. Luego, una vez adoptados algunos modelos, la necesidad de reemplazar las continuas pérdidas de las unidades (que todos los países beligerantes habían subestimado con bastante optimismo) se colocó el acento más sobre el aspecto cuantitativo de la producción que sobre el cualitativo. Por lo tanto, los aviones que terminarían imponiéndose serían aquellos que mejor se prestasen a un continuo proceso de potenciación y desarrollo, capaz de llevar a aparatos suficientemente adecuados a las exigencias operativas, sin que se tuviese que llegar a interrupciones en su producción en grandes series, con gravísimas consecuencias para las entregas a las unidades.







Izquierda, en orden descendente: el caza inglés de mayor éxito y del cual se fabricó una mayor cantidad de ejemplares fue el Spitfire. En la fotografía, la versión Mk. VB, obtenida modificando la Mk. I.
Un bimotor De Havilland "Mosquito" Mk. XVI. El avión está dando una demostración de vuelo con sólo un motor funcionando; el otro ha sido puesto en bandera, para suministrar menor resistencia (Archivo Apostolo).
El prototipo del Macchi M.C.202, obtenido de un M.C.200 en el cual había sido adaptado un DB 601, en lugar del Fiat A 74 (Archivo Catalanotto). Abajo: un Hurricane cazabombardero Mk. IIB del 402 Squadron. El Hurricane tuvo notable éxito por sus condiciones de resistencia (Fotografía Interconair). Más abajo: el caza inglés Westland "Wirlwind" tenía cuatro cañones de 20 mm. Entró en servicio en julio de 1940 y comenzó a operar en 1941 en tareas de escolta y ataque (Archivo Apostolo)

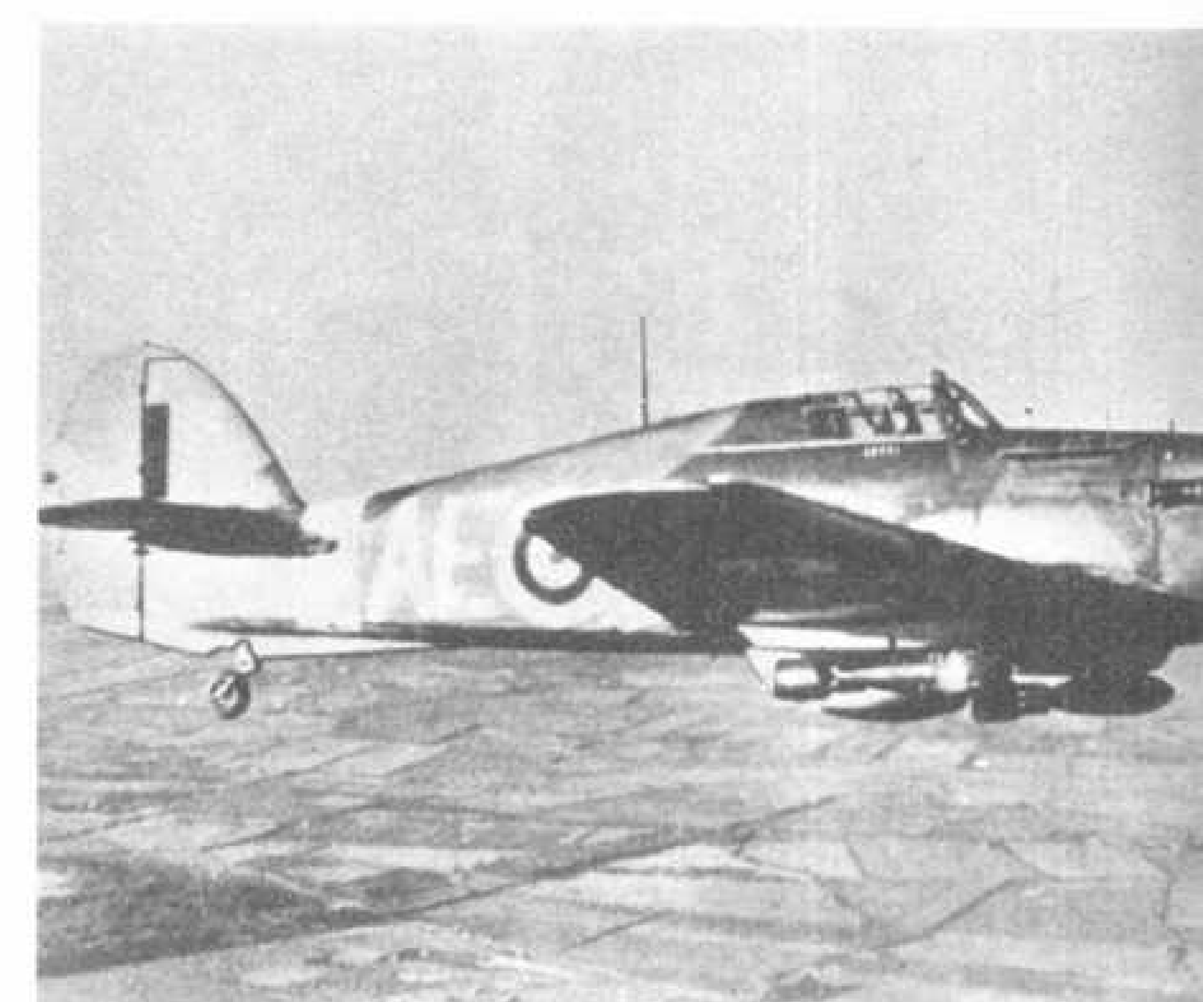
caza soviéticos. Sin embargo, se debe observar que en ambos casos citados la construcción en madera fue usada precisamente por las exigencias de una gran producción en serie, dada la insuficiente disponibilidad (real o sólo prevista) de aleaciones livianas. Sólo Italia permanecería tenazmente fiel a la construcción en madera y a aquélla en "tubos y tela" pero, sobre todo, por la incapacidad de pasar a técnicas más modernas. Por otra parte tampoco se puede olvidar que durante la Segunda Guerra Mundial la industria aeronáutica italiana no llegó jamás a una producción que se acercase remotamente a la de las grandes series

Un avión para el piloto

Todos los países beligerantes siguieron este camino y, los dos caza más importantes empleados en el teatro de operaciones europeo —el Bf.109 alemán y el Spitfire británico— ejemplificaron perfectamente las posibilidades ofrecidas por esta técnica. Fue así como el ágil monoplano proyectado por Willy Messerschmitt se convirtió muy pronto en el objeto de una trasformación radical, que llevó de la versión E a la F —aquella que, en la larga serie de variantes del avión fue ciertamente la más cercana al mítico "avión para el piloto"— y en la cual el afinamiento aerodinámico se unió al progreso del motor al asegurarle al caza de la Luftwaffe performances respetables.

La evolución del Spitfire fue menos visible, al menos en un examen externo del avión, dado también que el elegante caza de la Vickers-Supermarine era sin duda más afinado aerodinámicamente que el Bf.109 E y por lo tanto, resultaría menos susceptible de progresos significativos en ese plano. Con excepción de las versiones de altura Mk. VI y Mk. VII, con la característica ala puntiaguda de gran envergadura, el Spitfire quedaría esencialmente idéntico en cuanto a su aerodinámica al primer prototipo de 1936, con miras a asegurarse en cambio performances continuamente adaptadas a las siempre nuevas exigencias operativas, sobre todo gracias a un significativo progreso en cuanto a los motores. Una evolución similar siguió el Hurricane, en el cual el ala revestida en tela fue reemplazada sólo a partir de los ejemplares fabricados en 1939, por otra totalmente metálica.

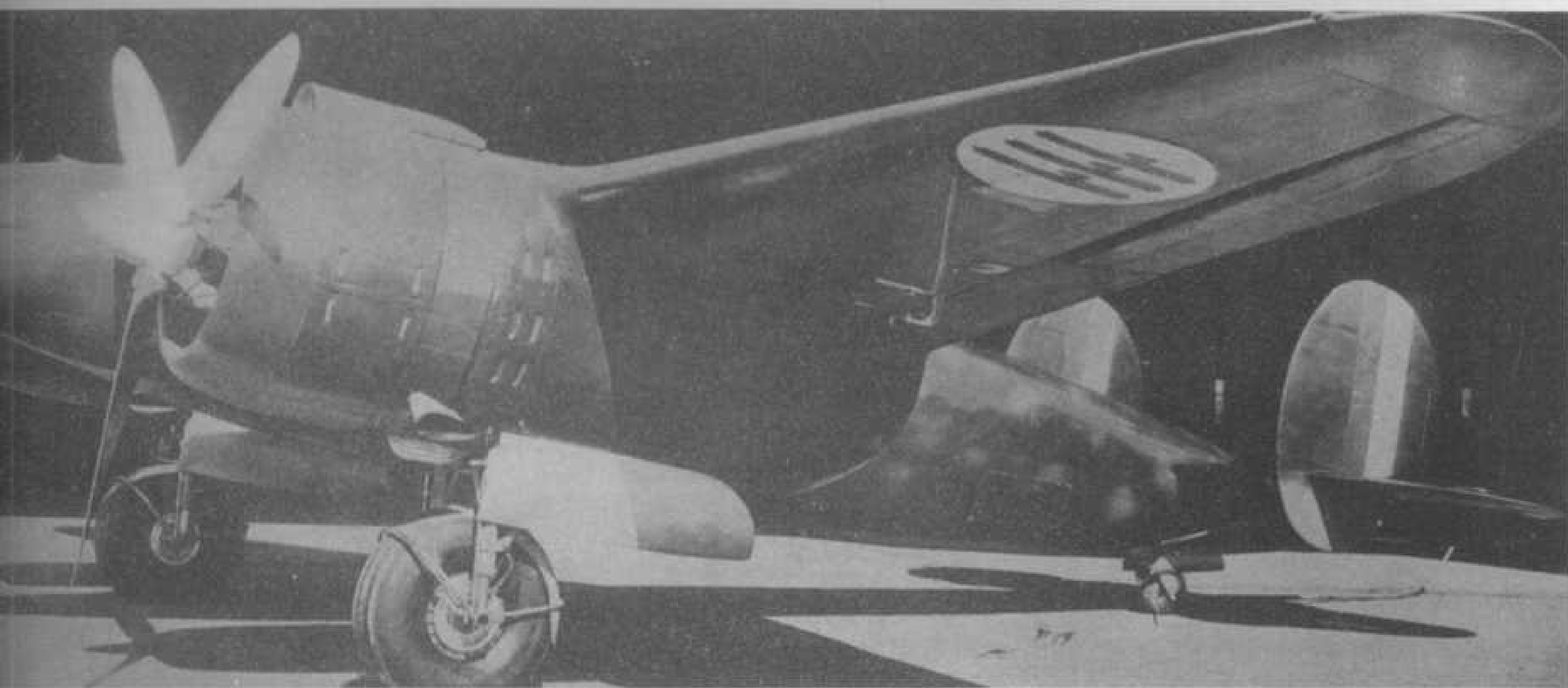
La importancia atribuida a las exigencias de la producción en grandes series tuvo también un peso fundamental en el hecho de llevar a la total y definitiva afirmación de la construcción metálica semimonocasco en aleación liviana, con la única y notable excepción del bimotor británico De Havilland "Mosquito" y, por lo menos en parte, de los







El monomotor de caza Focke Wulf F.W. 190 (izquierda) en la versión G-3. El avión con los signos alemanes aún, ha sido fotografiado en América después de su captura por parte de tropas estadounidenses (Archivo Apostolo). Abajo, izquierda: el bimotor italiano Breda Ba.88 que en la preguerra, en manos del piloto de prueba Niclot, había batido muchos records. En el empleo bélico no dio buenos resultados. Tenía dos motores Piaggio P.XI de 1000 caballos (Archivo Pafi). Abajo, derecha: el Grumman XF5F-1 representó el primer intento americano de caza embarcado bimotor. El original diseño, con ala encastrada en la trompa del fuselaje, fue luego modificado: tenía dos motores de 1200 caballos y no superó la fase experimental (Archivo Catalanotto)





realizadas por los otros países beligerantes. No obstante la gran cosecha prebélica de records mundiales, Italia, en cuanto a producción aeronáutica, no superaría los restringidos límites de un artesanado.

El Macchi 202: una iniciativa privada

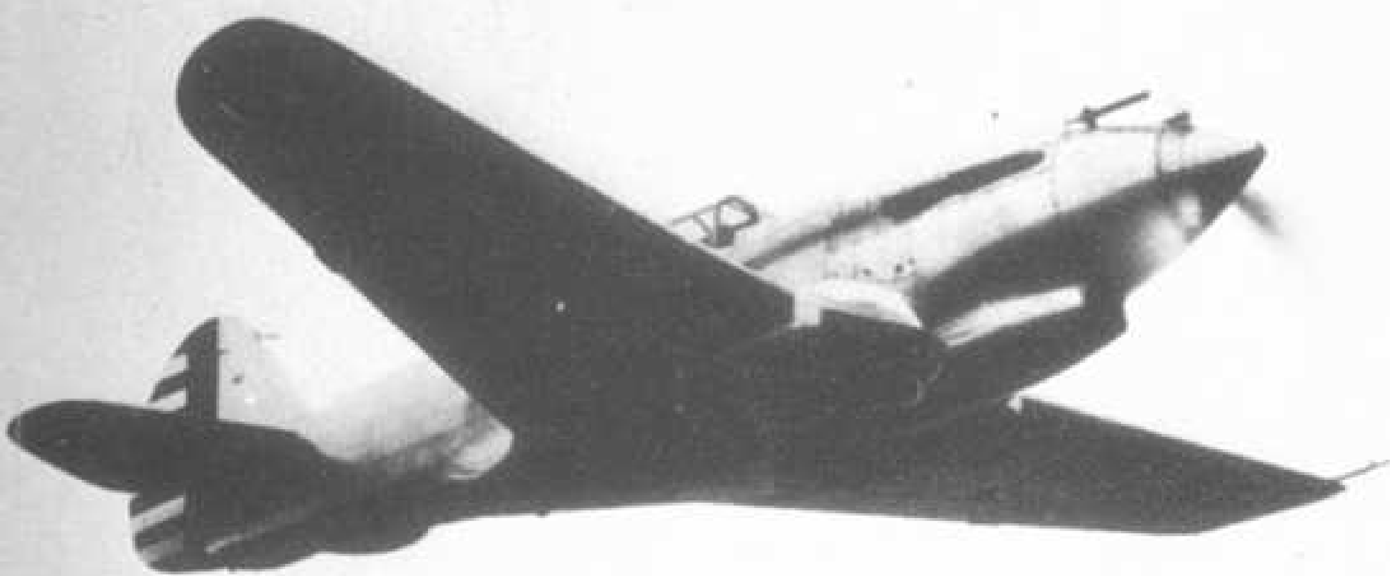
Las macroscópicas deficiencias de la industria aeronáutica italiana habían aparecido casi inmediatamente con una trágica claridad. Durante aproximadamente un año y medio de hostilidades no había llegado a las unidades ningún avión nuevo y, en compensación, la experiencia operativa de algunos modelos en África Septentrional —como los bimotores Breda y Caproni— había sido desastrosa. La renovación de la línea de los aviones de caza italianos, anacrónicamente basada en el biplano, habría resultado tardía y anémica y se debe recordar que la evolución del Macchi 200 en el 202, que aun con todas sus limitaciones sería el más significativo caza empleado por la Real Aeronáutica en la Segunda Guerra Mundial, se habría debido exclusivamente a una iniciativa privada de la firma y no del Ministerio.

El elegante caza de Castoldi constituyó, en última instancia, una prueba innegable de muchos de los errores cometidos a alto nivel. El hecho de que para llegar a performances comparables a las de los caza enemigos y aliados se hubiese debido abandonar el motor en estrella Fiat A 74 para pasar al motor en línea Daimler Benz, indicaba la caída de la política que había ordenado, alrededor de 1935, el abandono del motor en línea y la adquisición de licencias británicas, francesas y estadounidenses para la construcción de motores radiales. Mientras, la perdurable inferioridad del armamento, constituido siempre por las dos armas habituales de 12,7 mm (cuya repetición de tiro estaba reducida, además, a causa del dispositivo de sincronización) probaba la falsedad de la aseveración que, en nombre de una superior maniobrabilidad, había llevado a la instalación de dos armas en el fuselaje, rechazando el armamento alar (experimentado también con éxito en el Breda 65).

Que luego al caza italiano le faltase el alcance necesario para las misiones de escolta fundamentales sobre las aguas del Mediterráneo, no era sino la consecuencia de aquella doctrina que, en los caza del plan "R", había requerido en un principio la capacidad de efectuar misiones de una sola hora de vuelo.

Las armas de los caza

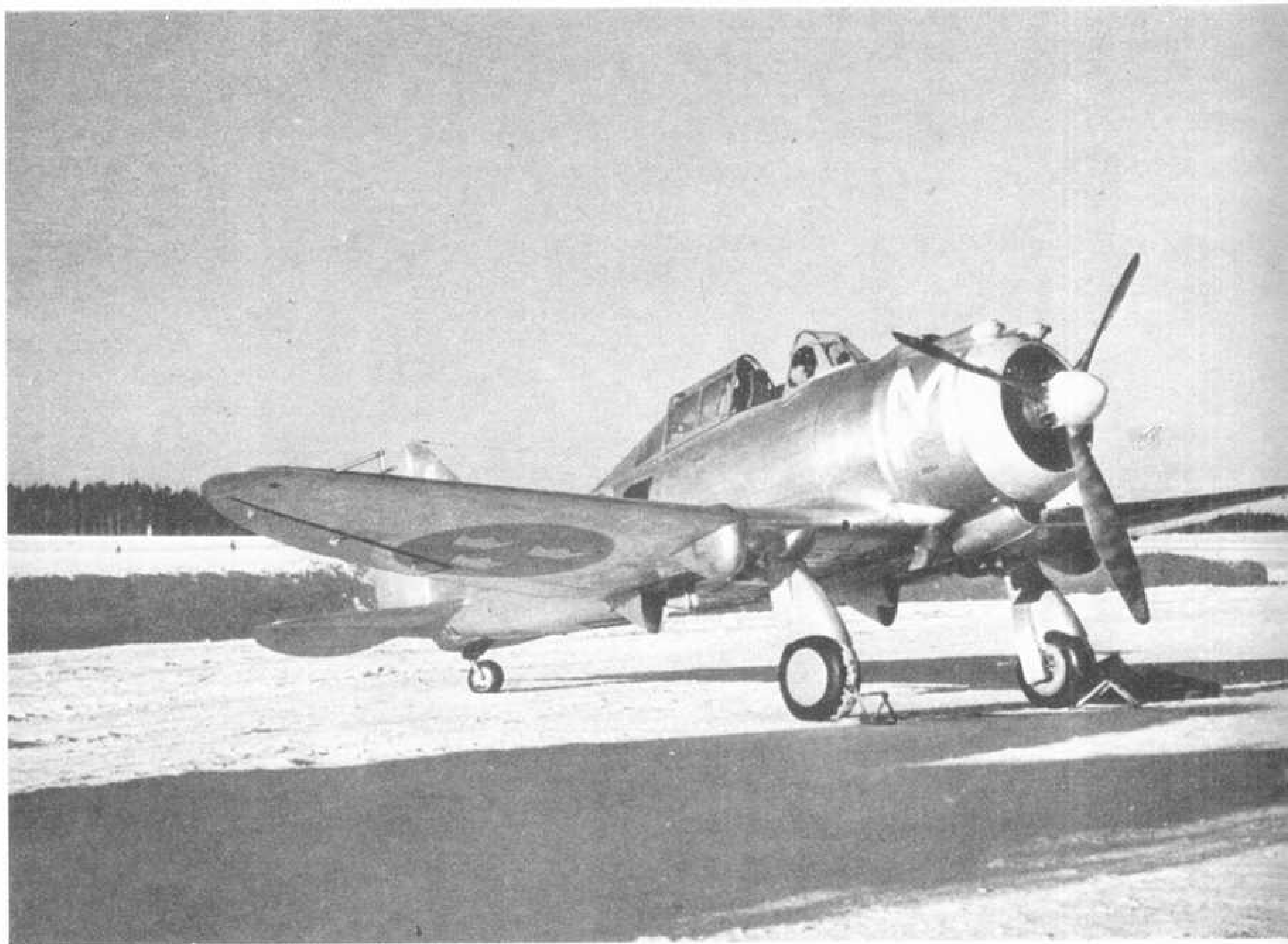
Si bien la Luftwaffe había entrado en guerra en condiciones de evidente superioridad, en cuanto al armamento del avión de caza, y debido al difundido empleo del cañón Rheinmetall-Borsig MG-FF de 20 mm, la RAF se había convencido rápidamente de la utilidad de un armamento más pesado que el constituido por la clásica Browning de 7,7 mm

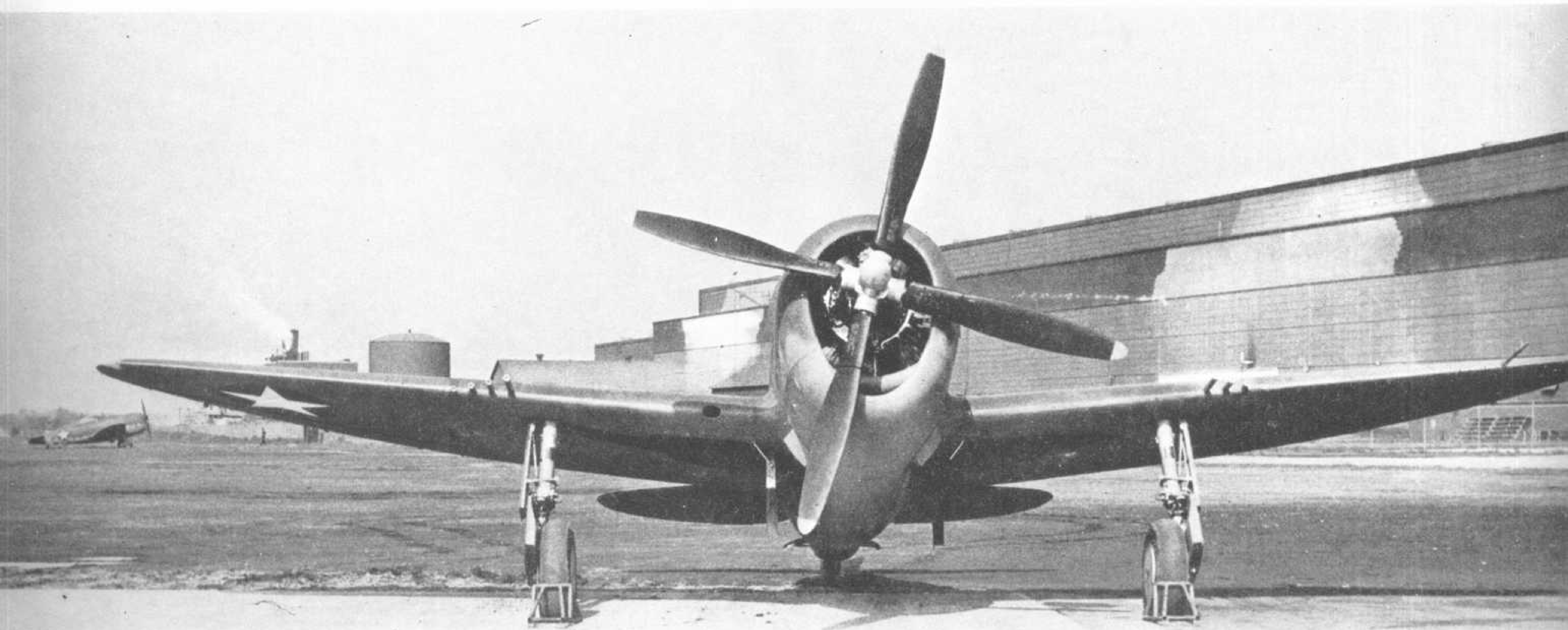


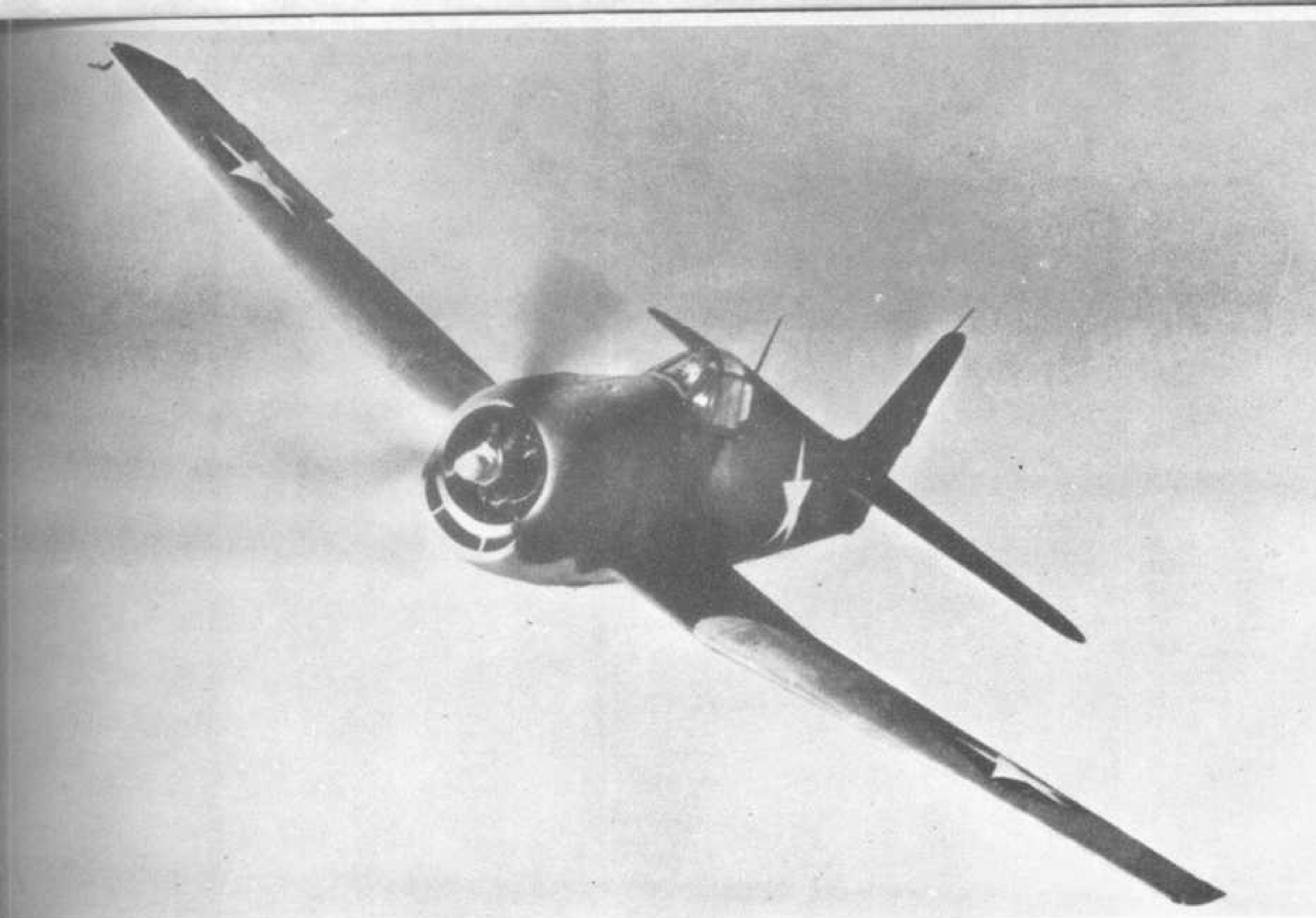
El prototipo (izquierda) del caza Curtiss P-40 (XP-40). El motor era un Allison con doce cilindros en línea y una potencia de 1150 caballos.
Abajo: el fundador de la serie de caza de la Republic, el EP-106 (P-35) aquí con las insignias de la aviación sueca.
Más abajo: un Republic P-47B, primera versión operativa del "Thunderbolt", con motor de 2000 caballos, hélice cuatripala y ocho ametralladoras de 12,7 mm en las alas
(Archivo Apostolo)

y, ya en las últimas fases de la Batalla de Inglaterra, el cañón Hispano de 20 mm había hecho su aparición tanto en el Hurricane como en el Spitfire. En 1941, cuando entraron en servicio los primeros de los 6479 Spitfire Mk. V, el caza inglés estaba en vísperas de la adopción de lo que sería su armamento estándar, basado en dos cañones Hispano y cuatro ametralladoras Browning, mientras que los primeros caza italianos con armas de 20 mm serían asignados a las unidades sólo en el verano de 1943. En realidad, la ametralladora de 12,7 mm era también un arma de notable eficiencia como lo demostrarían luego, claramente, los americanos: pero solamente dos y además sincronizadas, eran sin duda insuficientes.

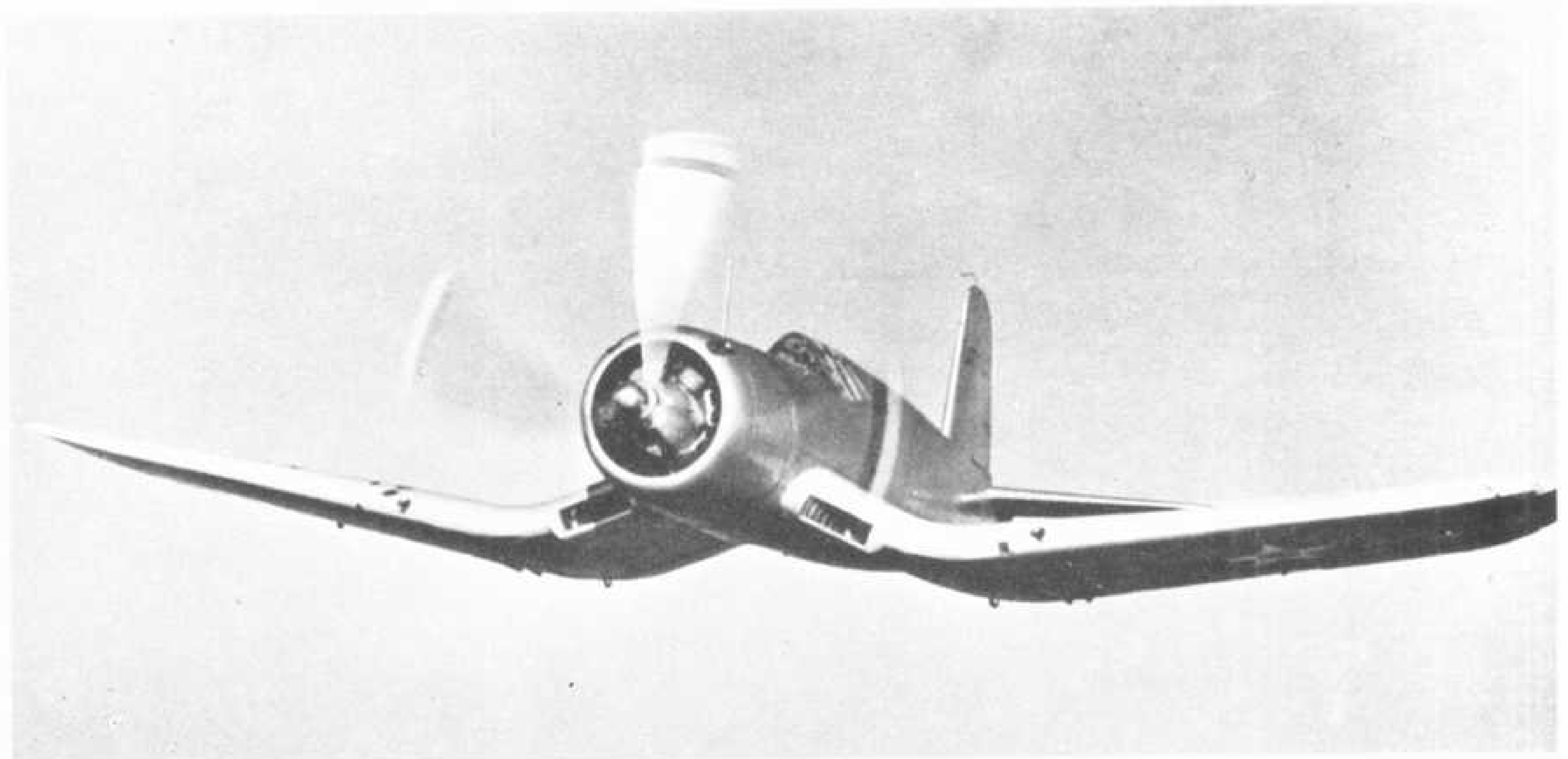
El verano de 1941 afianzó la superioridad de los caza alemanes con el debut operativo del Focke Wulf F.W. 190, indudablemente uno de los mejores aviones de caza de la Segunda Guerra Mundial. La aparición de un caza propulsado por un motor en estrella causó cierto efecto, dada la imperante convicción de que tal motor, al poseer una mayor cantidad de elementos de resistencias parásitas en la parte frontal con respecto a la permitida por el clásico 12 cilindros en V, comportaba necesariamente una pesada penalización en términos de resistencia aerodinámica y una paralela disminución de la velocidad máxima. En efecto, las pruebas suministradas hasta entonces por los caza con motor radial no habían sido muy convincentes y, tanto los Bloch franceses, los Mohawk y los Martlet americanos como los monoplanos italianos no habían demostrado, por cierto, estar a la altura de sus

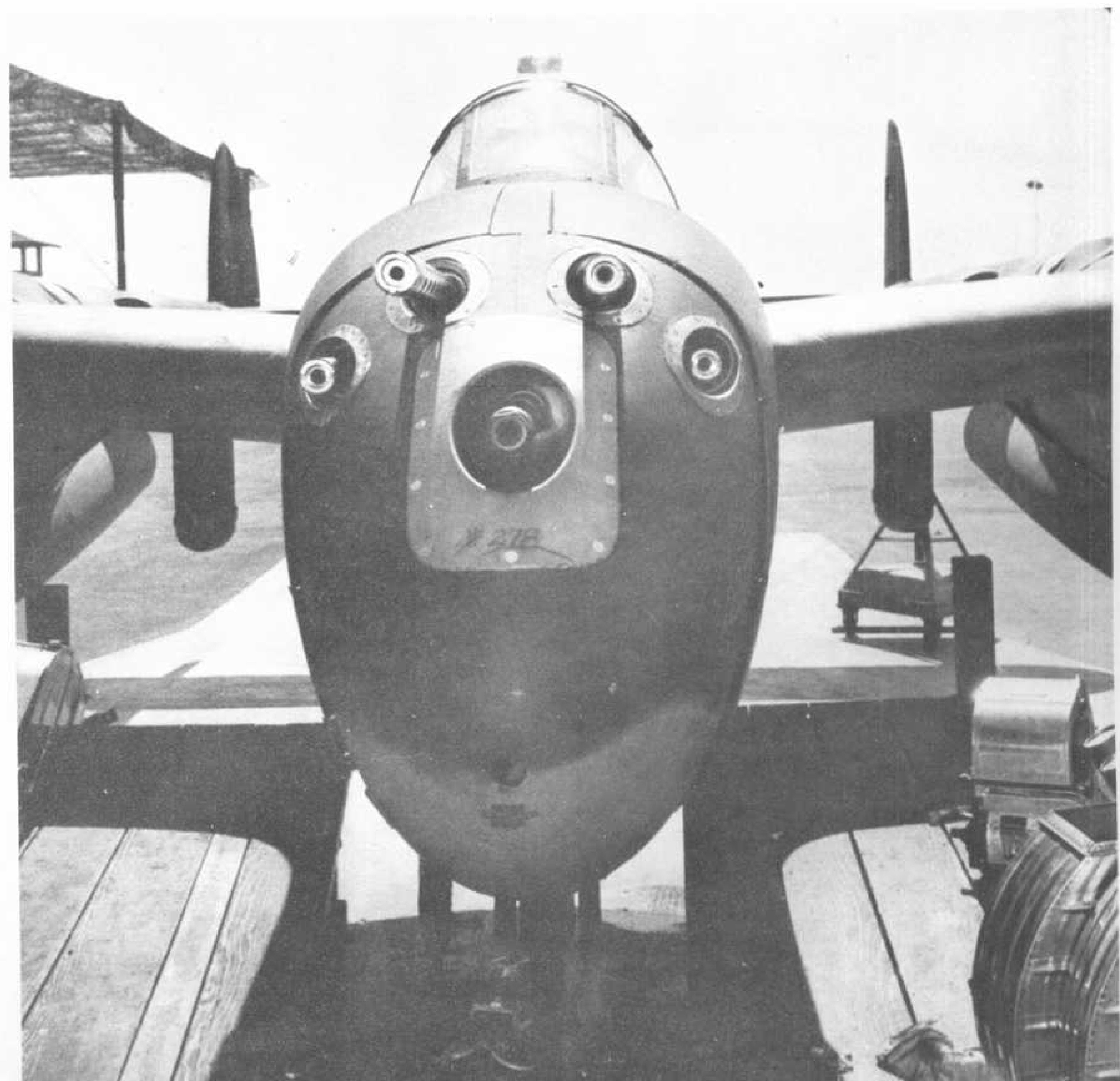






El caza embarcado Grumman F6F "Hellcat" (izquierda) fue uno de los protagonistas de la guerra en el Pacífico (Archivo Apostolo).
Abajo: el prototipo del caza embarcado Corsair (XF4U-1). El Corsair tenía un motor Pratt & Whitney de 2450 caballos (Archivo Apostolo).
Más abajo: un curioso aspecto anterior del caza bimotor americano Lockheed P-38 "Lightning". Estaba armado con cuatro ametralladoras de 12,7 mm y un cañón de 20 mm, todos en la trompa (Archivo Apostolo)





enemigos propulsados por el Merlin o por el Daimler Benz 601. La aparición del "190" sobre las costas del Canal de la Mancha constituyó la prueba más evidente de lo que se podía obtener con un moderno motor radial, extremadamente compacto y de considerable potencia, sabiamente integrado a una célula que aprovechaba a fondo los más recientes dictámenes de la técnica aeronáutica.

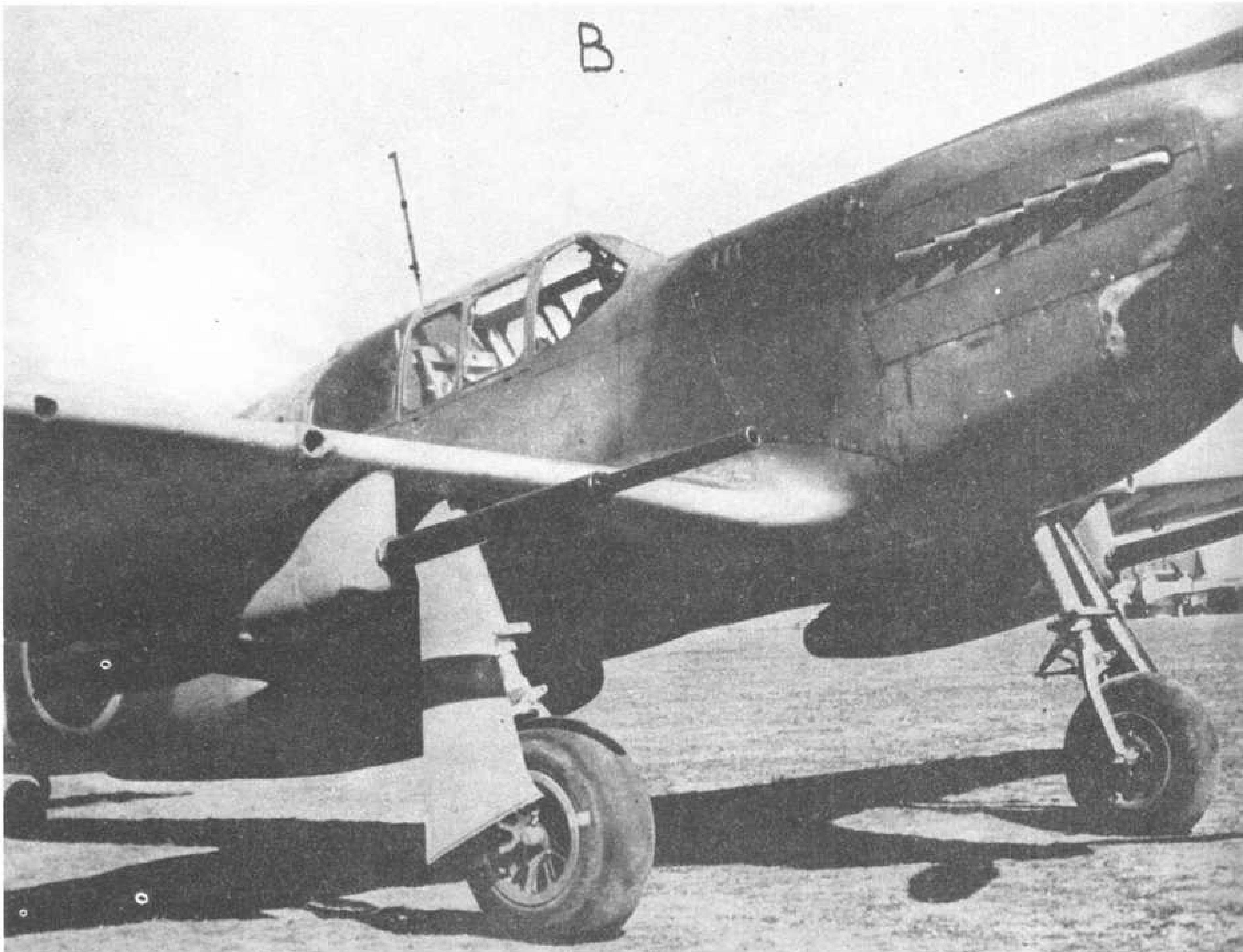
Excepcionalmente veloz y maniobrable, resistente y pesadamente armado, el nuevo caza alemán gozaría de una clara y prolongada superioridad con respecto al Spitfire Mk. V, derribando un promedio de dos de éstos por cada pérdida sufrida. Era un avión realizado con una técnica extremadamente inteligente y refinada, destinada a facilitar al máximo su producción utilizando los recursos de talleres menores, gracias a una astuta subdivisión de la célula en varios elementos y a hacer más rápida y fácil la labor de mantenimiento y reparación. Significativamente, varios años más tarde algunas técnicas aplicadas en el F.W. 190 serían empleadas aún con utilidad, mientras que en setiembre de 1944 la firma británica Hawker haría volar el prototipo del "Fury", probablemente el mejor caza a hélice inglés, en respuesta a una especificación formulada por el Air Ministry a continuación de un cuidadoso examen de un "190" capturado.

El fabuloso "Zero"

Aproximadamente un año antes de la aparición del caza alemán, otro caza dotado también éste de un motor en estrella pero que respondía a una filosofía de planeamiento totalmente diferente había aparecido en forma dramática en el cielo de China. El acontecimiento había pasado totalmente inadvertido

El P-39 "Airacobra" de la Bell (izquierda) tenía una complicada ubicación del motor que, instalado en la parte central del fuselaje, accionaba la hélice a través de una larga trasmisión (Archivo Bignozzi).
Derecha: una de las tantas versiones experimentales del Mustang, con dos cañones de 40 mm en el puesto alar (Archivo Apostolo).
Abajo: el caza japonés de mayor fama y éxito fue el Mitsubishi A6M "Zero", aquí en la versión 11 (Airview)





ante los ojos de los expertos occidentales, cuya atención estaba polarizada por las decisivas operaciones aéreas sobre Inglaterra meridional. En la tarde del 13 de setiembre de 1940, después de un par de misiones infructuosas, trece Mitsubishi "Zero" de la marina imperial japonesa trababan combate en el cielo de Ciung King con veintisiete caza chinos de fabricación soviética, derribándolos desde el primero hasta el último. El factor sorpresa, la divergencia técnica entre el



nuevo caza nipón y sus mucho más ancianos enemigos y la muy cuidadosa preparación de todos los pilotos japoneses tuvieron, indudablemente, una importancia determinante en el excepcional episodio, aunque las condiciones del "Zero" tuvieron un peso absolutamente decisivo.

Construido según los dictámenes de una aerodinámica clásica, muy evolucionado estructuralmente gracias al empleo de aleaciones livianas de altísima resistencia, liviano, fuerte y muy maniobrable (a tal punto que los pilotos de prueba japoneses juzgaron constantemente poco maniobrables aun a los más ágiles caza occidentales), el "Zero" disponía de un considerable armamento y, sobre todo, de un excepcional alcance, que le fue conferido en previsión de largas misiones de escolta y de las necesidades operativas sobre las extensiones oceánicas del Pacífico. Esta auténtica joya de la técnica aeronáutica, dada la necesidad de llegar al menor peso estructural posible (su peso vacío era de 1671 kg contra los 2182 del Spitfire), estaba construida, no obstante, con un refinamiento verdaderamente oriental, que no sería aceptada, por cier-

El Bristol "Beaufighter" destinado inmediatamente a la caza nocturna, fue el primer avión inglés de la especialidad, provisto de radar. En la fotografía, un Beaufighter IIF (Archivo Apostolo)

to, a la luz de las exigencias de una producción en grandes series según los criterios occidentales.

El gran "Thunderbolt"

Un gran caza americano que comenzaría sus vuelos de prueba en la primavera de 1941: el Republic P-47 "Thunderbolt" se inspiraba, en cambio, en principios de planeamiento diametralmente opuestos. Este macizo y muy sólido avión sería, junto con el F.W. 190 alemán, el "Zero" nipón y, la excelente pareja Hellcat y Corsair de la U.S. Navy, uno de los más válidos representantes de la fórmula del caza con motor en estrella.

El Thunderbolt fue el primer caza pesado de la escuela americana, dotado de un par de miles de caballos, ocho ametralladoras de 12,7 mm alares, un pesado blindaje para protección del piloto, alcance no excesivo (pero susceptible de grandes incrementos mediante el empleo de depósitos suplementarios) y, a diferencia de la mayoría de los caza estadounidenses, también con importantes performances en altura gracias a la adopción de un turbocompresor de sobrealimentación, accionado por los gases de descarga del motor. En la práctica, a pesar de las importantísimas performances en alturas muy elevadas, el Thunderbolt jamás se distinguiría demasiado como caza de altura y se revelaría en cambio, como temible y muy eficiente caza-bombardero.

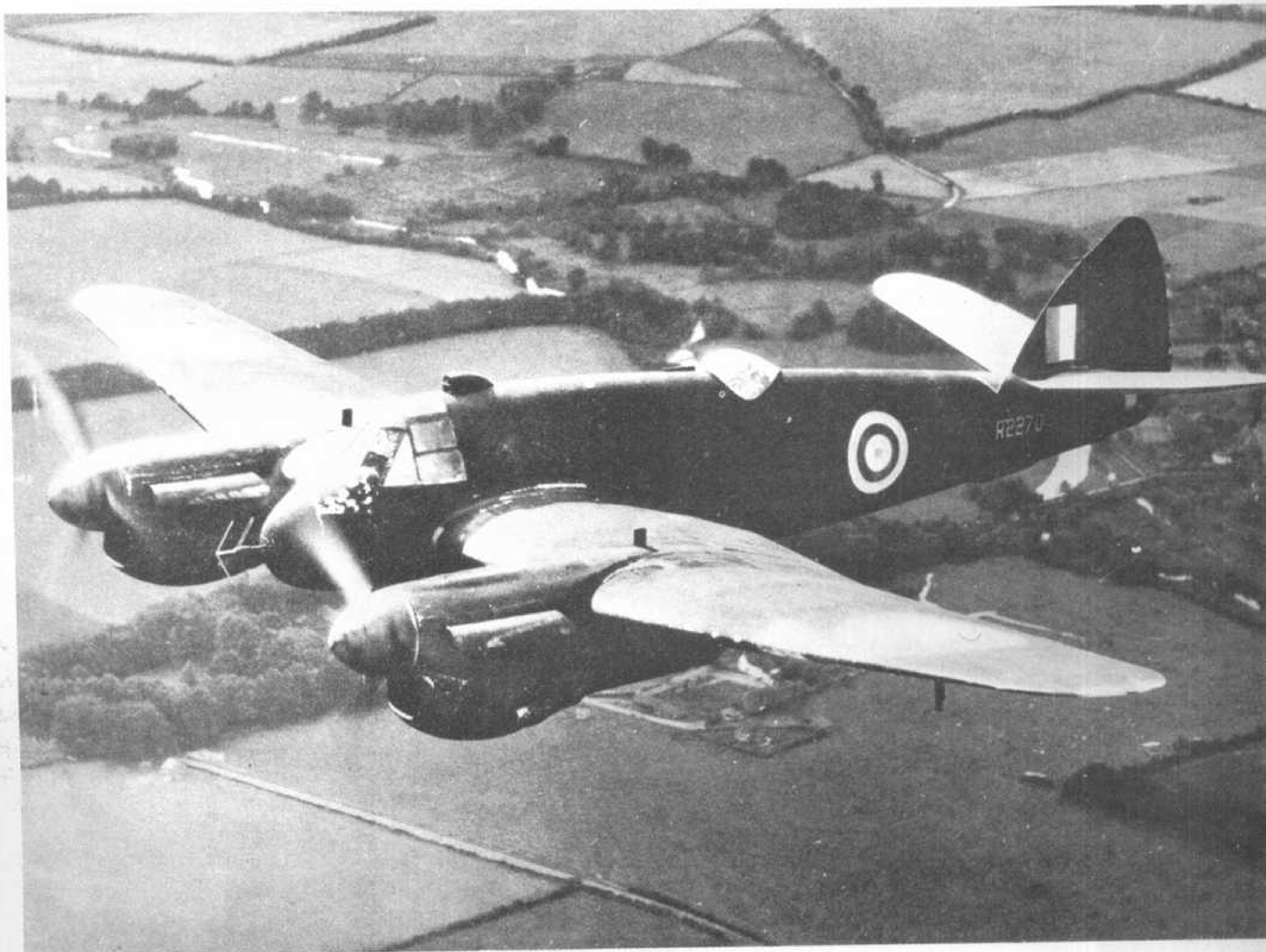
El turbocompresor a gas de descarga aseguraría, en cambio, notables éxitos al doble cola Lockheed P-38 "Lightning" que, en el teatro del Pacífico, demostraría ser notablemente superior a todos los enemigos precisamente como caza de altura. El P-38, perteneciente a la última generación de caza americanos proyectados antes de la guerra, era un ejemplo significativo de una filosofía de planeamiento basada en conjeturas demasiado teóricas y, en consecuencia, llevada fatalmente a soluciones indebidamente complejas. La fórmula de construcción, las instalaciones motrices, la estructura y los equipos de a bordo del doble cola Lockheed requirieron, en efecto, un largo lustro de puesta a punto antes de que el avión pudiese ser empleado con utilidad y, en suma, el mejor empleo de la refinada y delicada técnica de sobrealimentación fue el de asegurar un excepcional techo teórico operativo a las versiones de reconocimiento fotográfico que derivaron del caza.

Problemas similares debidos a complicaciones y peso excesivos afligieron a otro caza americano, proyectado también éste varios años antes de que estallara la guerra, el Bell P-39 "Airacobra". La ilusión de un dudoso afinamiento aerodinámico y la técnica seguida erróneamente para garantizar una elevada maniobrabilidad al avión llevaron al único y decepcionante resultado de un caza prácticamente inutilizable, agravado por el peso de los dos metros y medio del árbol de trasmisión que del motor, instalado a espaldas del piloto, pasaba a la caja del reductor de la hélice, dispuesto en la trompa del fuselaje.

Por lo demás, no muy satisfactorio fue el conocido Curtiss P-40, suministrado también éste a las potencias aliadas en grandes cantidades y que, no obstante, tuvo la virtud —común a todos los aviones americanos— de una construcción muy cuidadosa y fuerte, estudiada teniendo en cuenta especialmente las exigencias de una producción en grandes series.

Fabricado en tiempo record

Las mismas virtudes y, además, un muy evolucionado proyecto aerodinámico y una simplicidad fundamental, fueron las características más importantes de un último caza americano —el North American P-51 "Mustang"— fabricado en el tiempo record de 117 días en respuesta a una especificación inglesa. Este excelente avión, si bien en un principio estaba impedido por la falta de un motor adecuado, demostraría ser uno de los mejores caza de la Segunda Guerra Mundial y desempeñaría un papel determinante en el combate en los cielos euro-





El puesto inferior del bombardero liviano Fairey "Battle" (derecha) para la puntería y el lanzamiento de las bombas (Archivo Bignozzi).
Abajo: el caza pesado alemán Messerschmitt Bf. 110. No tuvo éxito en las misiones de escolta por la poca maniobrabilidad y, en consecuencia, fue empleado para el ataque y el bombardeo liviano (Bundesarchiv, Koblenz)

peos que llevó a la derrota de la Luftwaffe.

Bombarderos indefensos

Si los caza de las diferentes potencias beligerantes, concebidos en los años alrededor de 1935, denunciaron diversas deficiencias cuando fueron empleados un lustro más tarde, aun más graves fueron las faltas de los bombarderos que, a causa de su prolongada gestación, estaban originados en estudios aun anteriores. Los bombarderos que se hallaban en dotación en las diversas aviaciones militares, por ejemplo, demostraron estar insuficientemente protegidos pero, extrañamente, los aviones de bombardeo tanto de la RAF como de la Luftwaffe, a pesar de todo, continuaron siendo dotados principalmente de armas de 7,7 mm, claramente inapropiadas para asegurar una protección razonable contra la oposición de la caza enemiga.

Esta deficiencia tendría serias repercusiones en la capacidad ofensiva de ambas fuerzas aéreas, obligando a los bombarderos ingleses y alemanes a operar de noche (y, por lo tanto, con precisión y eficacia bastante limitada) o, en misiones diurnas, no más allá del restringido radio de acción de los caza de escolta. Por otra parte, estos últimos a su vez habían sido concebidos fundamentalmente en vista de las exigencias de la defensa del territorio nacional, como también para la protección de las fuerzas nacionales en el campo de batalla (que se calculaba, de acuerdo con las que se recordaba de la Primera Guerra Mundial, siempre poco extenso) y muy poca importancia se le había atribuido a sus performances de alcance; como consecuencia, las posibilidades ofensivas de los bombarderos que deberían operar bajo la escolta de éstos, resultaron gravemente penalizadas.

Primero la RAF y, poco después, también la Luftwaffe se convencerían cabalmente, en efecto, de que el bombardero por sí solo no tenía posibilidades de sobrevivir si era empleado en operaciones diurnas. La sangrienta experiencia de la batalla de Francia en 1940 determinó la inmediata desaparición de las filas de la RAF del bombardero liviano provisto, para toda defensa, de algunas débiles armas de 7,7 mm. El desafortunado monomotor Fairey "Battle" ya había proporcionado una sangrienta prueba de su propia incapacidad para llevar a cabo misiones diurnas sin escolta desde el 30 de setiembre de 1939, cuando la caza alemana había derribado cuatro de los cinco componentes de una patrulla; mucho más trágicas dimensiones alcanzaría el episodio del siguiente 14 de mayo, cuando en un desesperado intento por bloquear el avance de los Panzer en Sedán le costaría a la RAF nada menos que 40 de los 71 Battle y Blenheim empleados.

El fenómeno se repetiría algunos meses más tarde, pero esta vez en perjuicio de la Luftwaffe, en que el Fighter Command, con las graves pérdidas infligidas a las formaciones de los bombarderos de Goering, habría advertido sobre la falacia de las lecciones aprendidas en los cielos de España, donde las acciones de bombarderos "estilo Segunda Guerra Mundial" habían sido resistidas sólo por un caza "estilo Primera Guerra Mundial". La aviacion alemana, al darse cuenta de la insuficiencia —para el bombardero— de un armamento defensivo constituido por ametralladoras de pequeño calibre, pasó con bastante rapidez (a diferencia de la RAF) a armas de calibre más elevado, pero no adoptó sino en mínima medida las torretas múltiples empleadas por los enemigos. Sin embargo, se debe observar que la Luftwaffe no había sido concebida como una aviación destinada a operaciones de alcance estratégico sino, por el contrario, como aviación táctica esencialmente (en este campo obtuvo significativos éxitos) y que, en consecuencia, el empleo típico de sus bombarderos debería ser el de atacar blancos en el campo de batalla o en sus inmediatos territorios posteriores y, por lo tanto, en distancias relativamente reducidas que permitieran una adecuada escolta de aviones de caza. Las ambiciones estratégicas de la Luftwaffe, aunque limitadas, estaban totalmente basadas en la validez del Bf.110 de caza pesado como caza de escolta y, una vez desvanecida la ilusión de que el bimotor Messerschmitt pudiese constituir un eficaz equivalente del mucho más ágil Bf.109, también éstas fueron destinadas a desaparecer. Por otra parte, algunos años más tarde, también el doble cola americano Lockheed P-38 "Lightning" denunciaría, en los cielos de Alemania, deficiencias análogas a las del Bf.110, a pesar de ser ampliamente superior a éste en cuanto a performances y maniobrabilidad.

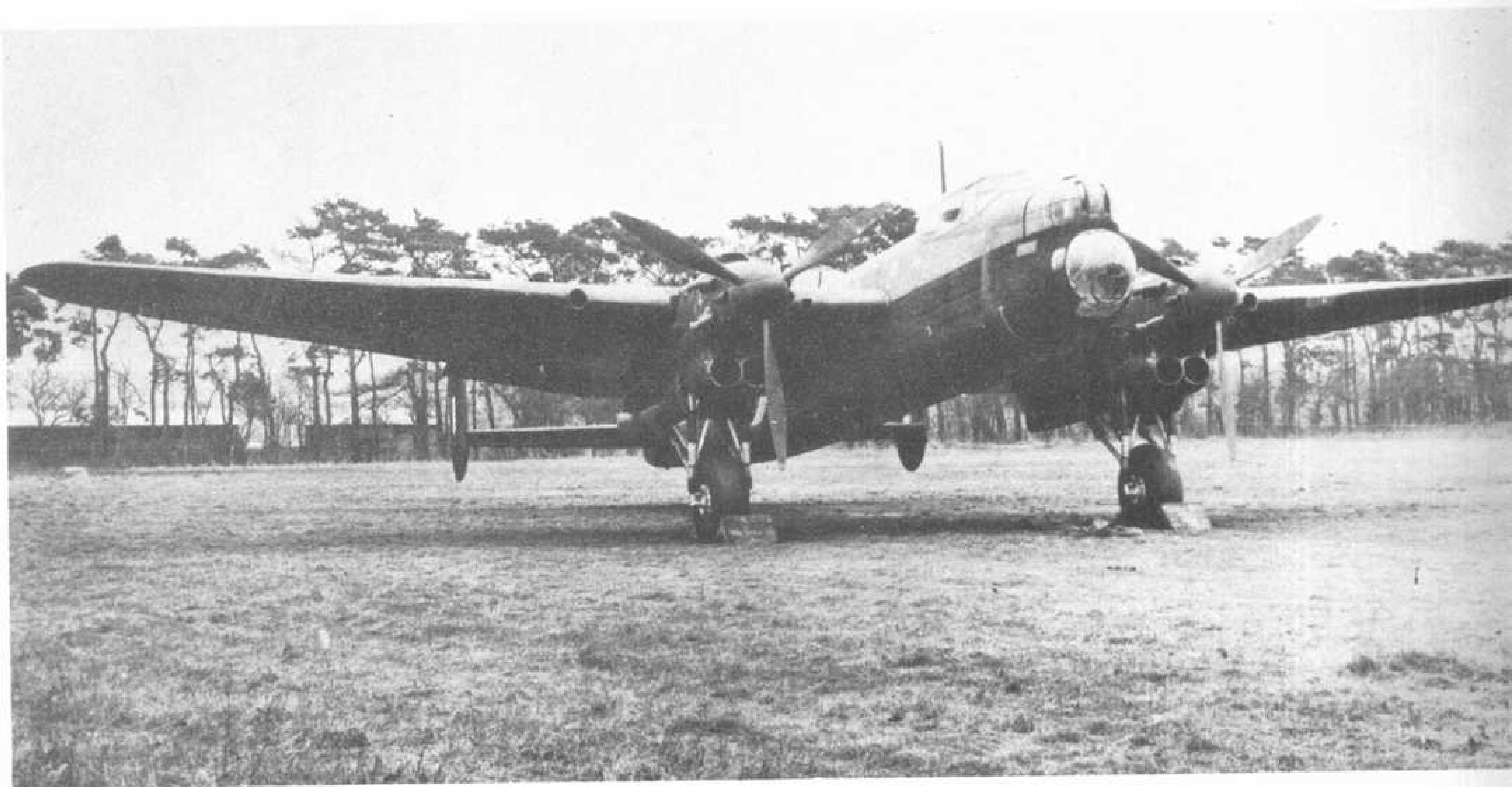


En orden descendente: El Avro "Manchester" estaba accionado por dos motores Rolls Royce "Vulture" X. Esta versión, la Mk. IA, tenía doble deriva; en otra versión ésta era triple. Precedió al cuatrimotor Lancaster, que fue el mejor bombardero inglés. El cuatrimotor Short "Stirling" Mk. III. Estaba propulsado por cuatro motores Bristol "Hercules" XVI de 1685 caballos. Después de algún tiempo pasó de las unidades de bombardeo a las de trasporte (Archivo Bignozzi).
El bombardero Handley Page H.P.61 "Halifax" B.III. Ésta fue la primera versión que llevó los motores Bristol "Hercules" en lugar de los Rolls Royce "Merlin" de las series anteriores (Archivo Apostolo)

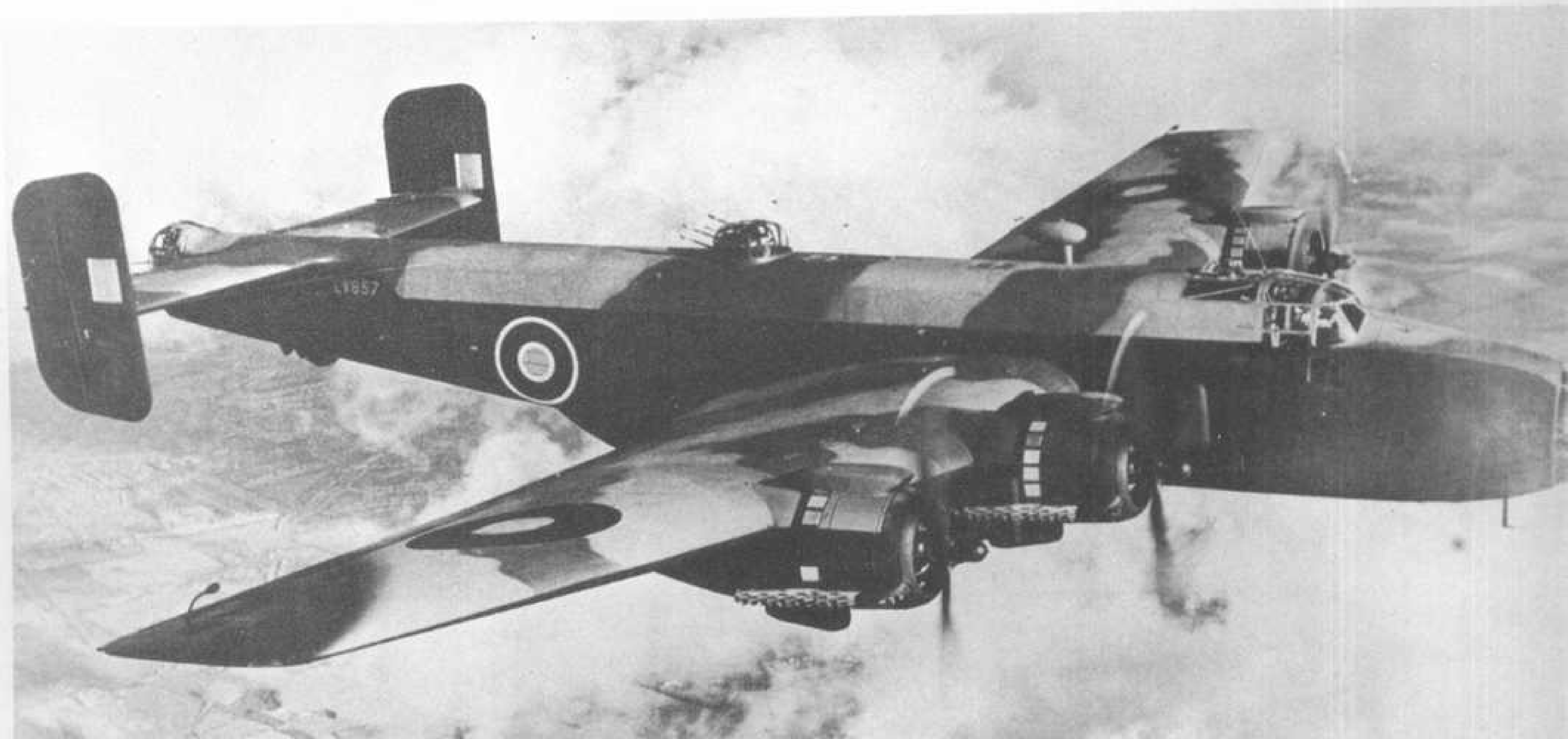
"Lancaster" y "Mosquito": los mejores de los ingleses

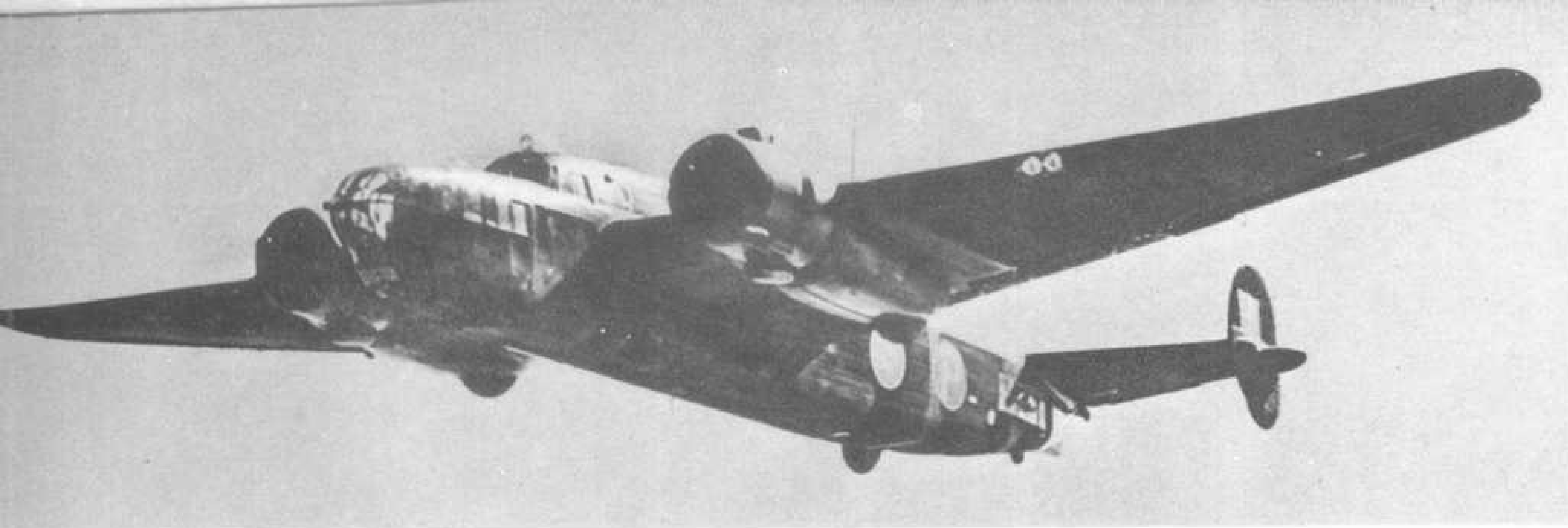
Por un lado los alemanes se limitaron a poner en servicio versiones cada vez más perfeccionadas de los bombarderos bimotores con los cuales habían comenzado la guerra, por el otro los británicos suministraron a las unidades del Bomber Command los primeros representantes de aquella notable serie de aviones que sería empleada en una larga y sangrienta lucha contra la máquina bélica alemana. No obstante, los mejores bombarderos ingleses, el bimotor De Havilland "Mosquito" y el cuatrimotor Avro "Lancaster" aparecerían en escena en una época posterior y, los primeros dos representantes del terceto constituido por el bimotor Avro "Manchester" y por los cuatrimotores Short "Stirling" y Handley-Page "Halifax" (que desengancharían sus primeras bombas sobre objetivos enemigos en las noches entre el 24 y el 25 de enero, entre el 10 y el 11 de febrero y entre el 10 y el 11 de marzo de 1941) tendrían una carrera extremadamente decepcionante.

En efecto, el Manchester reflejó desastrosamente la insuficiente puesta a punto de los motores, mientras que el Stirling sufrió todas las consecuencias adversas provocadas por un insatisfactorio proyecto aerodinámico. La reducida envergadura impuesta por las especificaciones, con el fin de permitir el alojamiento en los hangares estándar de la RAF, unido a la preocupación de no llevar la carga alar a límites demasiado elevados, llevaron a un ala de gran superficie y bajo alargamiento y, en consecuencia, a un techo teórico un tanto reducido. Además, el bajo alargamiento, al traer como consecuencia que la máxima sustentación se alcanzara con incidencias muy elevadas, hizo necesario un complejo, pesado y voluminoso tren de aterrizaje, para asegurar los fuertes ángulos de asentada necesarios para permitir reducidas velocidades de aterrizaje. Como si esto no fuera suficiente, el fuselaje terminó teniendo una considerable sección frontal y, por lo tanto, una resistencia aerodinámica proporcionalmente elevada, habiendo sido proyectada en previsión de la posibilidad de alojar allí cargas voluminosas en los









El bimotor mediano inglés Armstrong Whitworth "Albemarle" (izquierda) jamás fue empleado como bombardero, especificación con la cual había sido fabricado, pero fue adaptado para el trasporte y el remolque de planeadores y blancos. Tenía dos motores Bristol "Hercules" X (Archivo Bignozzi). Abajo: el cuatrimotor estadounidense Consolidated Vultee B-24 "Liberator" I (LB 30A), en la versión empleada por la RAF para el trasporte. Fue el primer bombardero cuatrimotor que utilizó el tren de aterrizaje triciclo. Los motores eran los Pratt & Whitney "Twin Wasp" R-1830 de 1200 caballos (Archivo Coggi). Más abajo: el cuatrimotor Boeing B-17 "Flying Fortress". En la fotografía la versión "E" accionada por motores Wright R-1280-65 de 1200 caballos (Archivo Catalanotto)

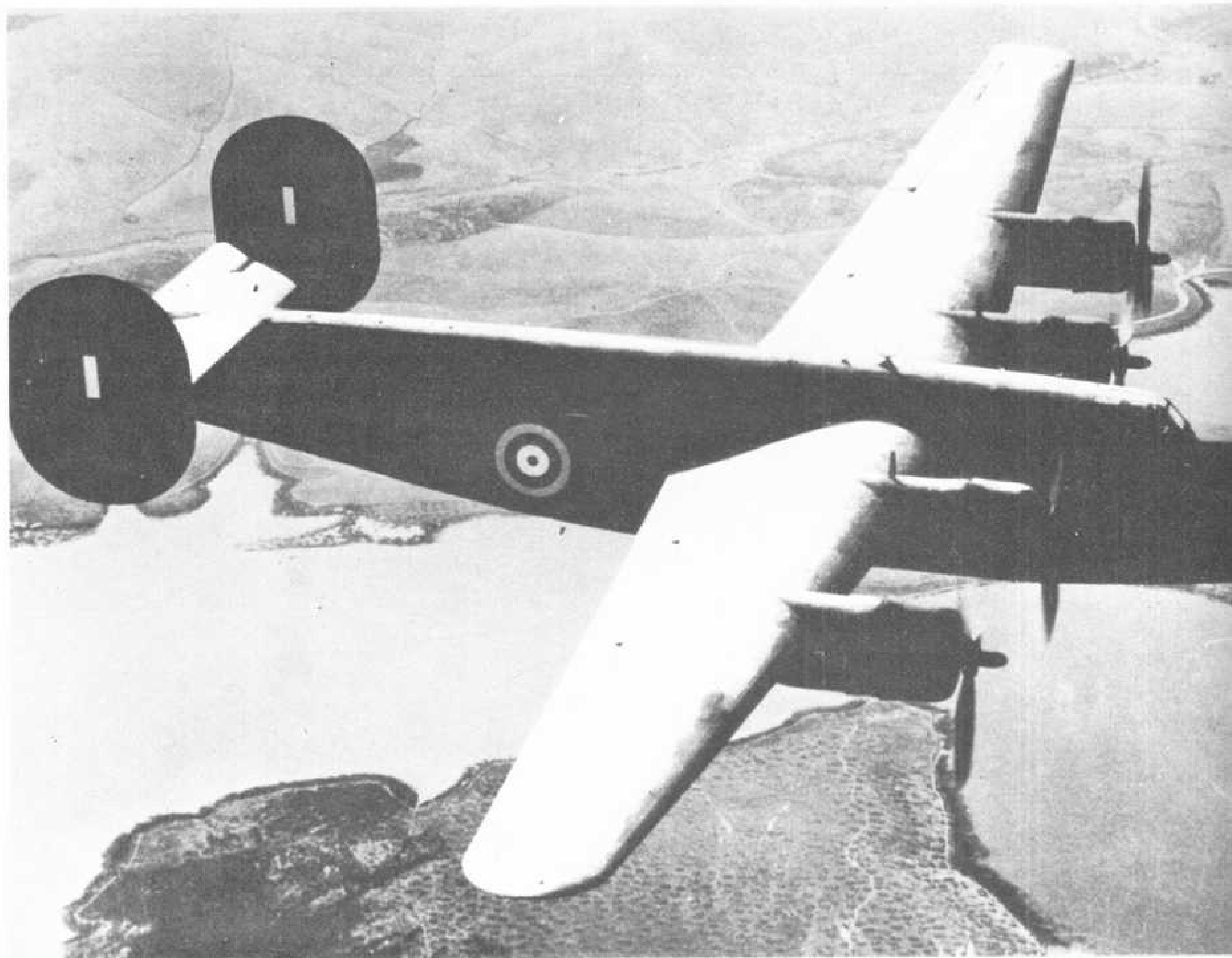
embalajes estándar, en un posible empleo del avión como trasporte. El Stirling no estaba ni siquiera en condiciones de trasportar bombas muy pesadas dadas las limitadas dimensiones de los alojamientos de bombas.

El problema de las "Fortalezas Volantes"

Los Manchester, Stirling y Halifax respondían, de todos modos, a la fórmula obligatoria para los bombarderos ingleses: gran capacidad de carga, aun en detrimento de las performances de velocidad y techo, y del armamento defensivo que, por lo demás, era lógico considerando el empleo casi exclusivamente nocturno al que estaban destinados estos aviones.

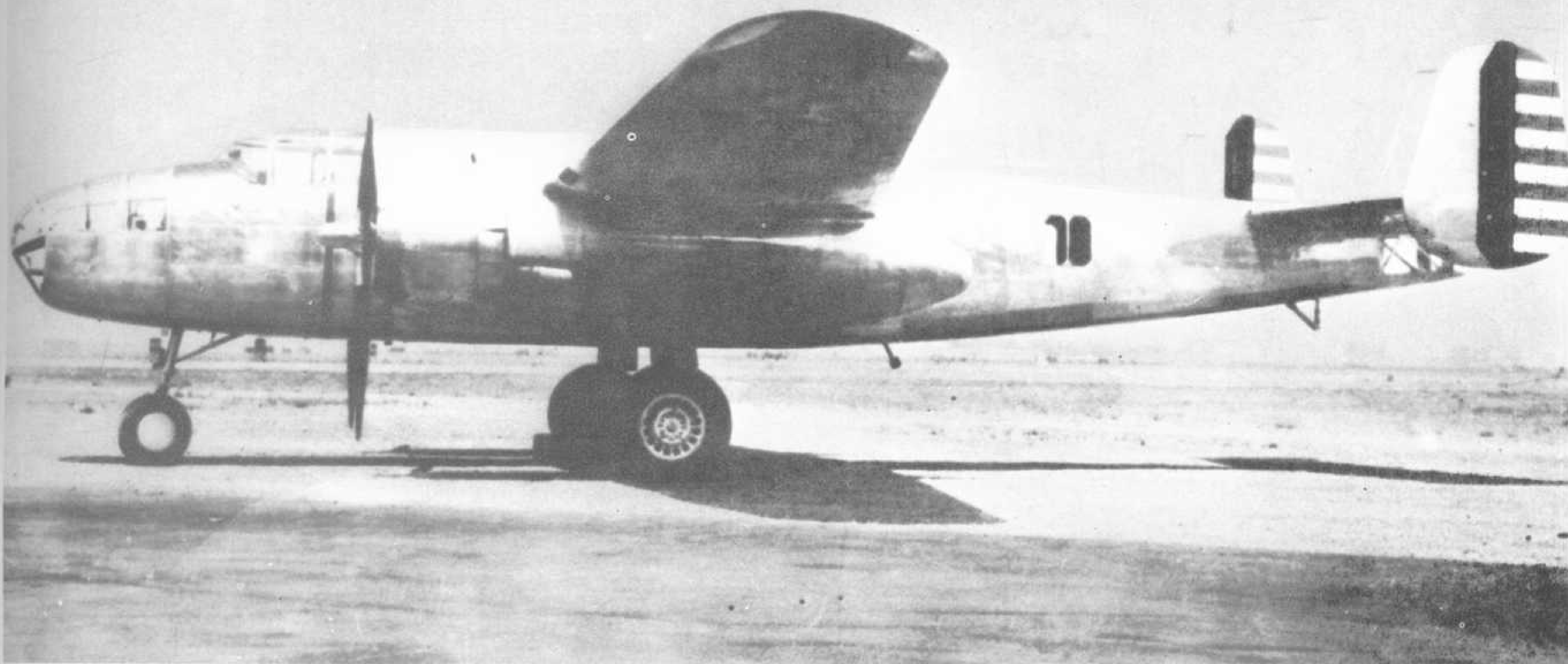
El año 1941 vio también la aparición en escena de dos cuatrimotores de bombardeo estadounidenses, el Boeing "Flying Fortress" y el Consolidated "Liberator", que desempeñarían un papel importante en la evolución de esta categoría de aviones. El cuatrimotor Boeing ya era bastante viejo, dado que el primer vuelo del prototipo (28 de julio de 1935) era casi seis años anterior al primer empleo bélico del avión. El mismo fue empleado por la RAF el 8 de julio de 1941 para una incursión en Wilhelmshaven, pero todavía estaba muy lejos de ser un aparato militarmente eficiente.

A pesar de responder a un proyecto aerodinámico y estructural no muy evolucionado (como era lógico además) pero indudablemente correcto, el Fortress I, como fue bautizado por la RAF, denunció muchos inconvenientes. Ninguno de una importancia decisiva sino todos remediables, pero que en su conjunto determinaron el fracaso de este primer intento de empleo del cuatrimotor americano. Los turbocompresores de sobrealimentación tuvieron un sinfín de problemas y, precisamente, a las máximas alturas que el cuatrimotor Boeing podía alcanzar gracias a su acción; el armamento defensivo reveló ser inutilizable





en altura, dado que se congelaba el lubricante; la visibilidad en los vuelos de altura resultó prácticamente nula a causa del hielo que se formaba sobre los vidrios; el equipo para la inhalación de oxígeno y aquel para la protección antihielo de la célula y los motores acusaron muchos defectos; el armamento defensivo (con frecuencia) manifestó ser insuficiente y la mira de bombardeo muy imprecisa para las elevadas alturas de empleo del avión. El resultado final fue que, sobre un total de veinte Fortress I, desde mayo hasta setiembre de 1941, por lo menos ocho se perdieron sin haber obtenido resultados apreciables y los



sobrevivientes, que pasaron del Bomber Command al Coastal Command, fueron empleados con mayor provecho en misiones antisubmarino y de reconocimiento marítimo.

La experiencia de la RAF, que los americanos supieron aprovechar con inteligencia, subrayaba la importancia fundamental de una cuidadosa puesta a punto de los aparatos y de una no menos minuciosa preparación de las tripulaciones. Sin haber satisfecho antes estas dos condiciones y empleando incluso los aviones más evolucionados, cualquier aviación militar habría coleccionado dos pérdidas: de hombres y material, obteniendo resultados prácticamente nulos.

El otro cuatrimotor americano, el Liberator, comenzaría su carrera militar en las filas del Coastal Command de la RAF. El cuatrimotor Consolidated había efectuado su primer vuelo el 29 de diciembre de 1939 y, además de su corpulento fuselaje, constituía un excelente ejemplo de cómo serían los futuros bombarderos pesados. Con una moderna estructura semimonocasco en aleación liviana, un elevado alargamiento alar, refinados hipersustentadores Fowler con desplazamiento, motores sobrealimentados por compresores accionados por turbinas movidas por los gases de descarga, tren de aterrizaje triciclo anterior y ala con los novísimos perfiles laminares, el Liberator estaba concebido para misiones de grandes distancias y desde alturas elevadas y, testimoniaba la evolución radical a través de la que había pasado el cuatrimotor de bombardeo en el trascurso de menos de un lustro, resultando claramente más avanzado que la Fortaleza Volante y, con más razón en consecuencia, que los bombarderos pesados europeos.

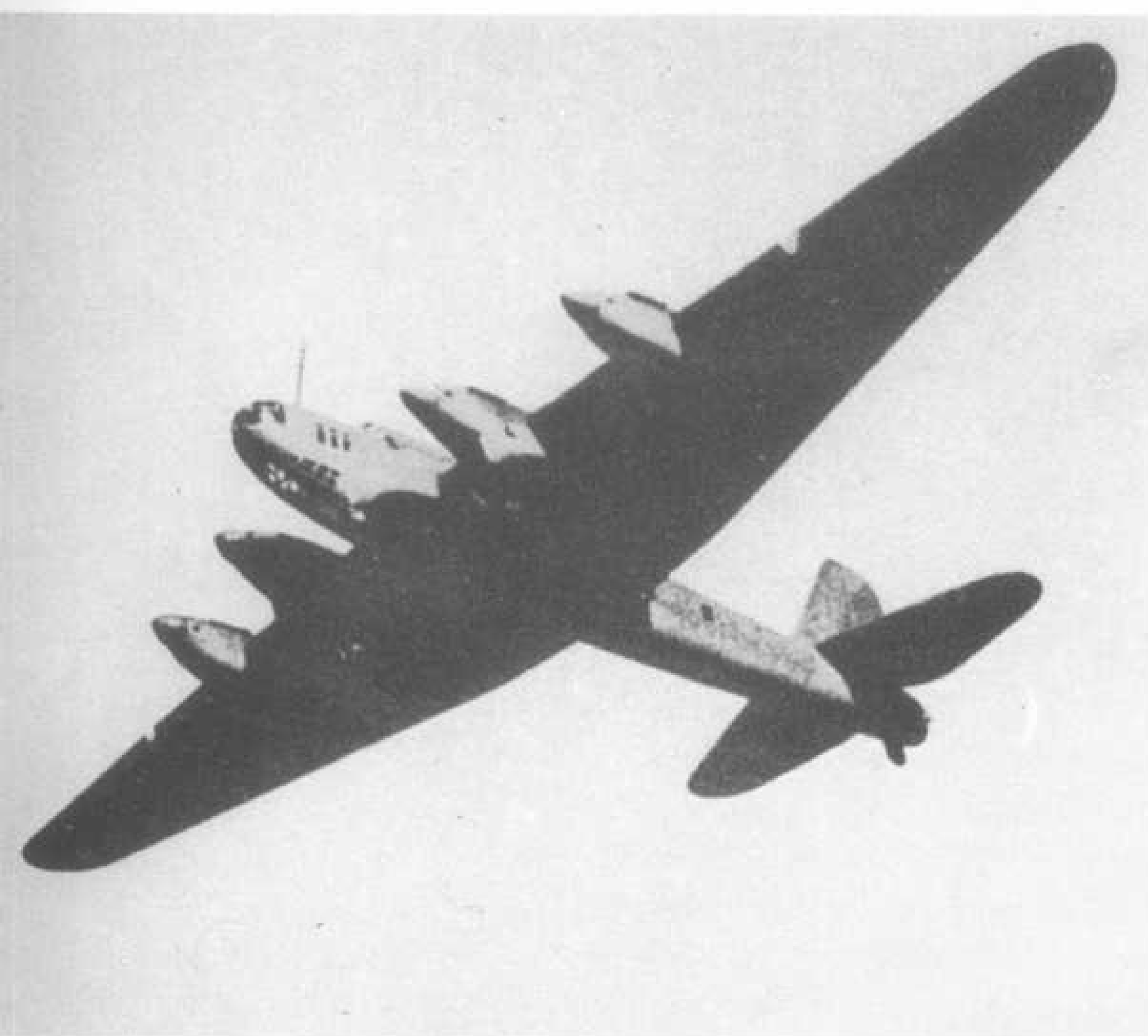
El extraordinario progreso estadounidense

Si bien es cierto que el episodio resolutivo del conflicto habría sido la entrada en guerra de los Estados Unidos, cuyo extremado poder industrial habría decidido el éxito de la lucha, también es cierto que los americanos seguían con inteligente atención las vicisitudes de la guerra aérea en Europa. Los estadounidenses, cuya industria aeronáutica era enor-

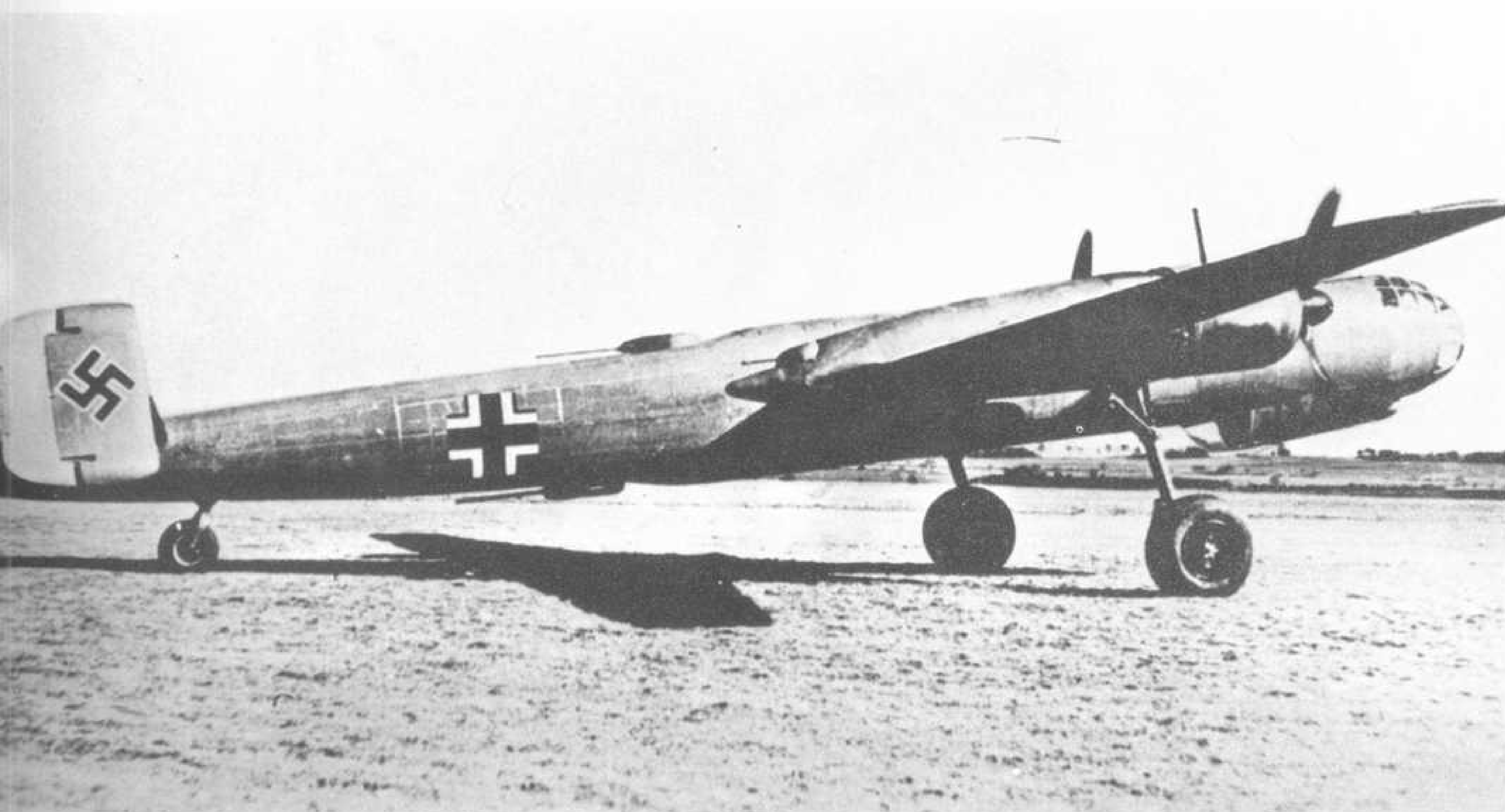
El excelente bombardero mediano North American B-25 A "Mitchell" (arriba). Tenía dos motores Wright R-2600 de 1700 caballos y fue empleado en todos los frentes de guerra (Archivo Coggi). Abajo: el primer superbombardero americano fue fabricado por la Douglas. Era el XB-19, concebido desde 1935 efectuó su primer vuelo el 27 de junio de 1941. Tenía cuatro motores R-3350 de 2000 caballos y estaba poderosamente armado con dos cañones de 37 mm y 11 ametralladoras de diferente calibre. Posteriormente fue provisto de motores Allison 3420 de 2600 caballos y utilizado como trasporte militar



En orden descendente: El cuatrimotor soviético TB-7 (Pe.8) que en 1941 se hallaba en plena producción en serie y ya estaba en dotación en las unidades de bombardeo y trasporte. Fue desarrollado por Petlyakov con proyecto de Tupolev (Archivo Apostolo). El segundo ejemplar de preproducción del bombardero alemán Heinkel He. 177 "Greiff" tenía motores Daimler Benz DB 606 de 24 cilindros y 2700 caballos (Archivo Bignozzi).
El bombardero mediano Focke Wulf 191 estaba propulsado también por dos motores DB 606 que, sin embargo, quedó en la fase experimental (Archivo Bignozzi)







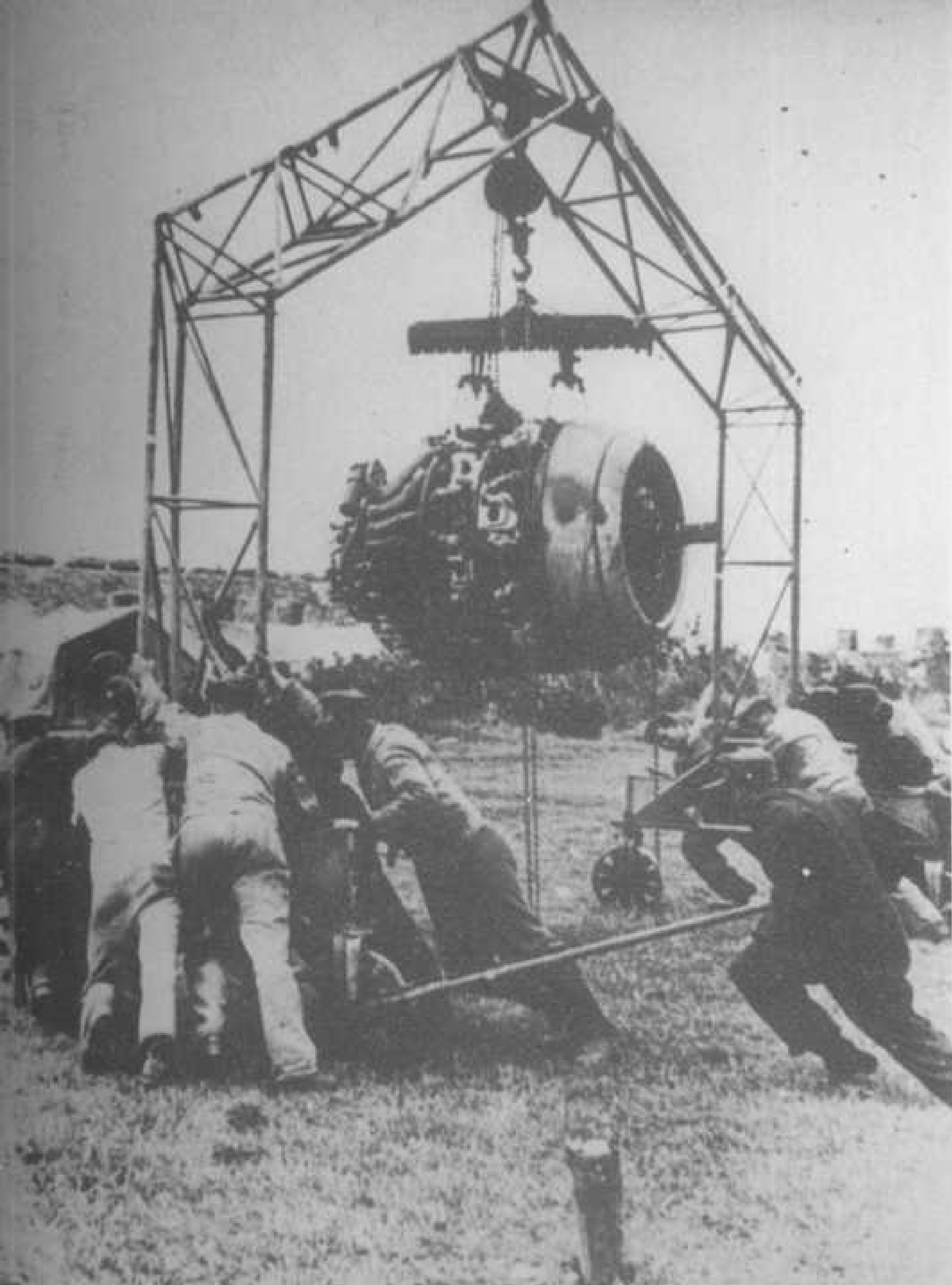
mememente más avanzada de lo que pudiese creerse en el viejo continente, supieron aprovechar perfectamente los años que precedieron a su participación directa en el conflicto, organizando un sistema industrial capaz de un increíble esfuerzo de producción, tanto cualitativo como cuantitativo y haciendo probar sus aviones por las potencias en guerra contra el Eje, acumularon muy pronto un precioso patrimonio de experiencias, análogamente a lo que Alemania había hecho en España. Con el apoyo de imponentes recursos industriales y, con la obra de técnicos de primer orden, los Estados Unidos arrojaron en esos años las bases de su futura supremacía aeronáutica y, con la realización de grandes aviones de trasporte y de bombardeo, se prepararon para convertirse en los máximos fabricantes de aviones comerciales en los años posbélicos.

En aquellos años, comenzaron a difundirse algunas soluciones técnicas que se impondrían, con posterioridad, constituyendo una característica típica de los aviones americanos: la principal de éstas estaba representada por el tren de aterrizaje triciclo anterior, que desde un principio se afirmaría en los bombarderos (además de hacerlo en los caza P-38 y P-39) y que más tarde sería adoptado universalmente tanto en los aviones de caza de chorro como en los aviones livianos. La industria estadounidense de motores, a pesar de haber tenido que recurrir a la licencia Rolls Royce del Merlin para poder fabricar un eficiente motor en línea refrigerado a líquido, llevó a excelentes niveles estándar de performances y confiabilidad al motor radial con cilindros refrigerados a aire, que en los años de la posguerra se impondría como el motor ideal de toda una generación de excelentes aviones de trasporte. Los fabricantes americanos serían luego los únicos que adoptarían en gran escala la técnica de la sobrealimentación basada en el empleo del compresor accionado por una turbina movida por los gases de descarga, obteniendo resultados muy brillantes en varios cuatrimotores de gran tamaño, además de haberlos obtenido también en los ya citados Lightning y Thunderbolt.

Por último y significativamente, los fabricantes estadounidenses comprendieron la enorme importancia de la adopción de soluciones simples; es así como supieron orientarse firmemente hacia aviones más racionales y menos complicados que aquellos que habían caracterizado a una parte de su producción en los años prebélicos. Entre los aviones americanos que tendrían un peso decisivo en las operaciones militares no figurarían, en efecto, ni el Airacobra, ni el Lightning, ni sus desarrollos, ni bombarderos derivados del XB.15 de la Boeing y del XB.19 de la Douglas, ni los descendientes del torpe Bell YFM-1 "Airacuda", sino aviones que irían evolucionando hacia fórmulas más eficientes y menos inútilmente sofisticadas.

Protagonista del progreso técnico

La clave del progreso de los aviones que permitió, según los casos, mayores velocidades (horizontales o de trepada), cargas ofensivas más pesadas, techos teóricos más elevados, cargas de combustible más importantes para obtener mayores alcances fue, de cualquier modo, el progreso de los motores, a los cuales todos los países beligerantes dedicaron importantes medios y considerables energías. También en este campo se prefirió



He aquí un motor alemán BMW de 1600 caballos (izquierda), fotografiado mientras es trasportado al taller para reparaciones. Este motor accionaba el caza Focke Wulf 190 (Archivo Pafi).
Abajo: el profesor Ernst Heinkel. Su He. 178 fue el primer avión a chorro que realmente voló (Archivo Bignozzi)

obviamente desarrollar y perfeccionar los motores ya existentes y probados satisfactoriamente en condiciones de empleo, antes que recurrir a soluciones nuevas, si bien prometedoras, por exigencias análogas a las que llevaron al desarrollo de aviones existentes antes que a la realización de aviones totalmente nuevos, dado además que los tiempos necesarios para llegar a un motor verdaderamente a punto eran, sin ninguna duda, más largos que los requeridos para llegar a un avión probado exhaustivamente.

Los ingleses prefirieron abandonar de este modo el 24 cilindros en X Rolls Royce "Vulture" de 1760 caballos del bimotor Avro "Manchester" y poner a punto la versión cuatrimotor del avión, propulsada por el doce cilindros Merlin (que se convertiría en el exitoso Lancaster), mientras que los alemanes terminarían renunciando a su único bombardero pesado de gran alcance —el Heinkel He.177— por la imposibilidad de poner decentemente a punto sus motores, los 24 cilindros en abanico Daimler Benz DB 606 y DB 610.

Por parte de los italianos la situación nunca fue brillante y no se logró llegar a la puesta a punto y a la producción en grandes series de un eficiente motor que suministrase más de 1000 caballos, a pesar de que se verificó un claro progreso con la adquisición de la licencia del excelente Daimler Benz DB 601, empleado en el Macchi 202 y en el menos satisfactorio Re.2001. Es decir, no fue posible llegar (y tampoco se llegaría más adelante) a disponer de motores comparables a aquellos con los cuales alemanes e ingleses habían comenzado la guerra, dado que los motores italianos más potentes (a pesar de que también éstos fueron realizados partiendo de licencias extranjeras) no superaron los 950 caballos del Alfa Romeo 128, los 1000 caballos del Fiat A 80 y del Piaggio P.XI, mientras que los intentos por alcanzar potencias superiores desembocaron en motores que no superaron la fase experimental o que, de cualquier modo, resultaron muy poco confiables.

Los alemanes en cambio, pusieron en servicio un interesantísimo motor en doble estrella de 14 cilindros, el BMW de 1600 caballos, en el cual se empleó una de las primeras "cajas negras": un grupo automático electrohidráulico de regulación que actuaba sobre la dosificación de la mezcla, sobre la refrigeración del motor, sobre el régimen del compresor de sobrealimentación, sobre la cantidad del combustible, el encendido y el paso de la hélice en respuesta a los movimientos de la palanca, único control sobre el cual actuaba el piloto. Por parte de los ingleses, entraron en servicio cada vez más ampliamente los motores con válvulas de camisa, con el doble estrella Bristol "Hercules" de 14 cilindros y con el motor en línea Napier "Sabre" de 24 cilindros. Este motor, que apareció en setiembre de 1941 en el Hawker "Typhoon", no resultaría totalmente satisfactorio y proporcionaría una clara confirmación acerca de la imposibilidad práctica de llevar el motor alternativo más allá de los precisos límites de potencia máxima.

Los americanos, además de realizar excelentes motores radiales y de ser los primeros que emplearon combustible de 100 octanos (según especificaciones ya publicadas en 1937 y dirigidas a obtener unidades motrices de altísimas performances llevando a límites especialmente elevados las máximas presiones del ciclo) fueron, como ya se ha dicho, los únicos que utilizaron en gran escala el compresor de sobrealimentación accionado por una turbina movida por los gases de descarga. Tanto los bombarderos cuatrimotores Flying Fortress y Liberator, como los caza doble cola Lightning y el caza monomotor Thunderbolt emplearon, en efecto, esta técnica perfeccionada que, a pesar de haber sido probada desde hacía muchos años, no había llegado aún a un difundido empleo, para asegurarse excepcionales performances de altura y grandes disminuciones de consumo.

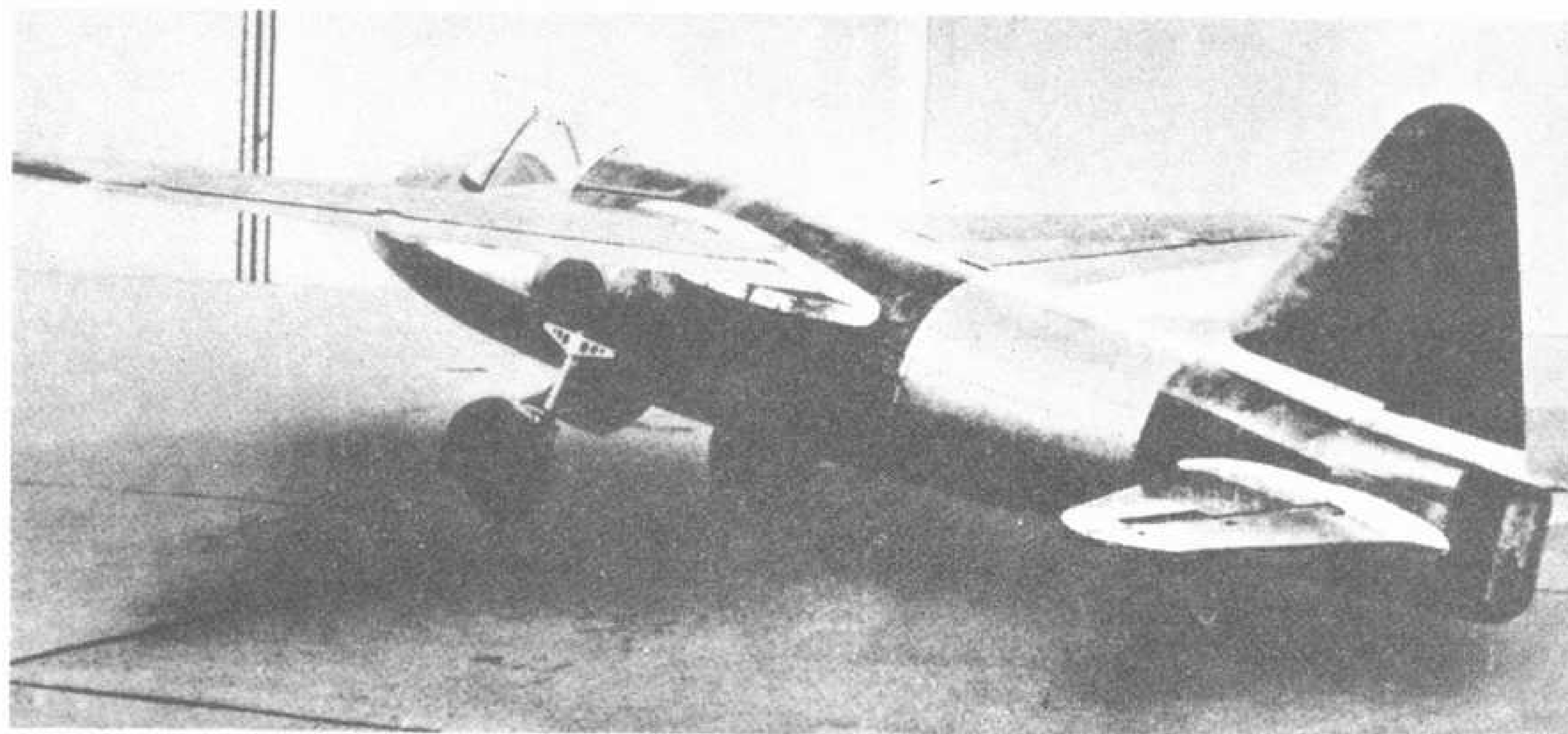
Mientras en todos los países beligerantes, las industrias estaban ocupadas en la producción en gran escala de motores para los caza, los bombarderos, los aviones de trasporte, los de reconocimiento, los aviones escuela solicitados para una serie de tareas que iba ampliándose continuamente, los estudios destinados a resolver el problema de suministrar un motor adecuado para los aviones más veloces ya habían llevado, finalmente, a los primeros resultados.

Llega el turborreactor

Desde hacía ya tiempo, los técnicos se habían dado cuenta de que el tradicional motor alternativo que accionaba una hélice no permitiría superar determinados límites de velocidad. Los 3000 caballos de los dos Fiat acoplados del hidroavión de carrera de Agello indicaban claramente que, para permitirle velocidades considerablemente superiores a los 700 km/h a un avión dotado de una capacidad de carga mínima, se deberían emplear potencias prohibitivas, a pesar de que la reducida densidad de las elevadas alturas (si fuese suficiente alcanzar altas velocidades sólo a varios miles de metros sobre la superficie terrestre), el empleo de la hélice con paso variable y el tren de aterrizaje retráctil permitirían aprecia-





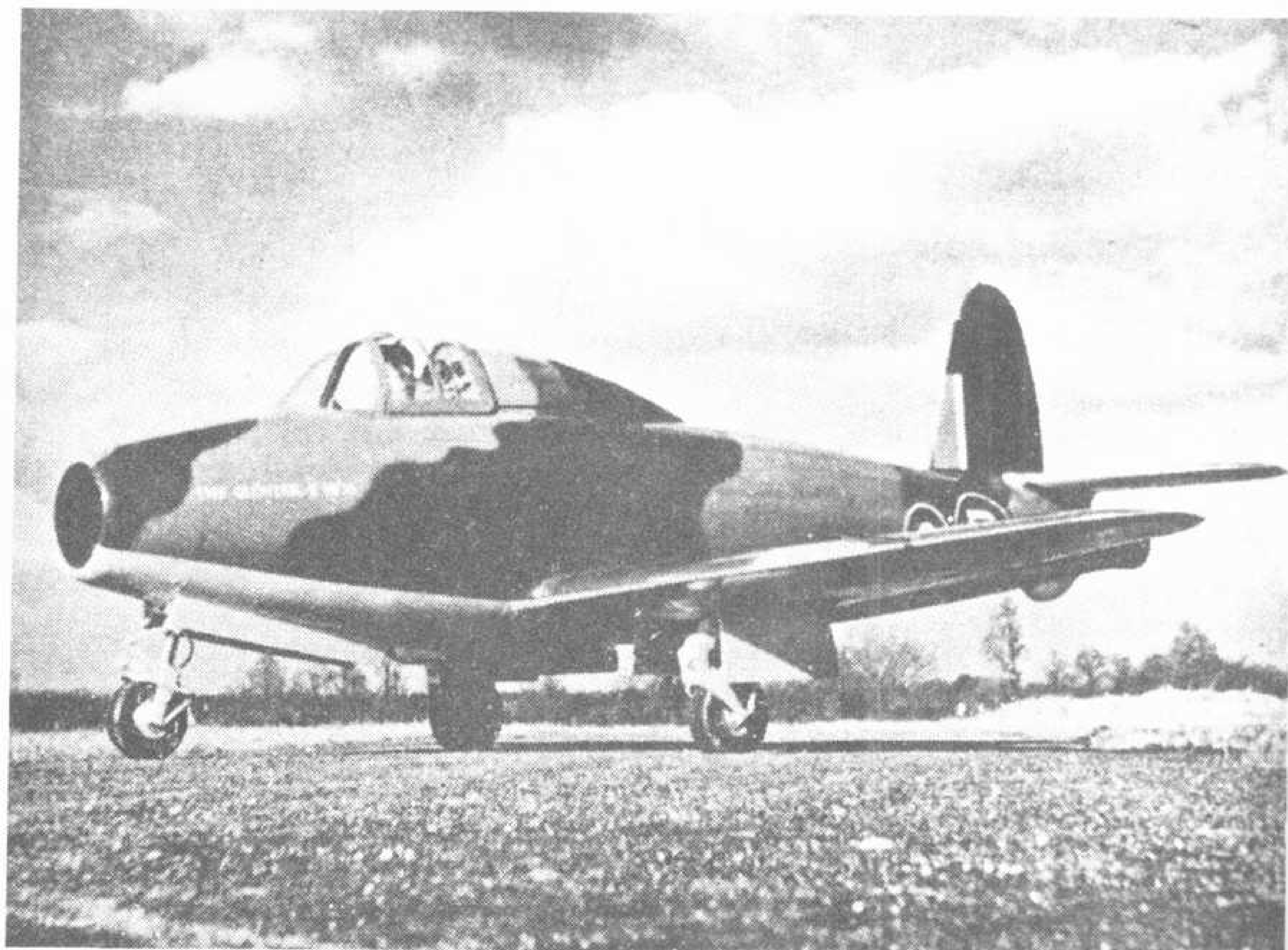


bles progresos en las performances con respecto a las obtenidas por los últimos hidroaviones realizados para el Trofeo Schneider. Sin embargo, lo que condenaría a un seguro fracaso toda tentativa por alcanzar velocidades netamente más elevadas que los 700 km/h aproximadamente, sería la inevitable disminución de rendimiento que cualquier hélice denunciaría, una vez que las puntas de sus palas hubiesen alcanzado o superado la velocidad del sonido, más aún que la necesidad de monstruosas potencias.

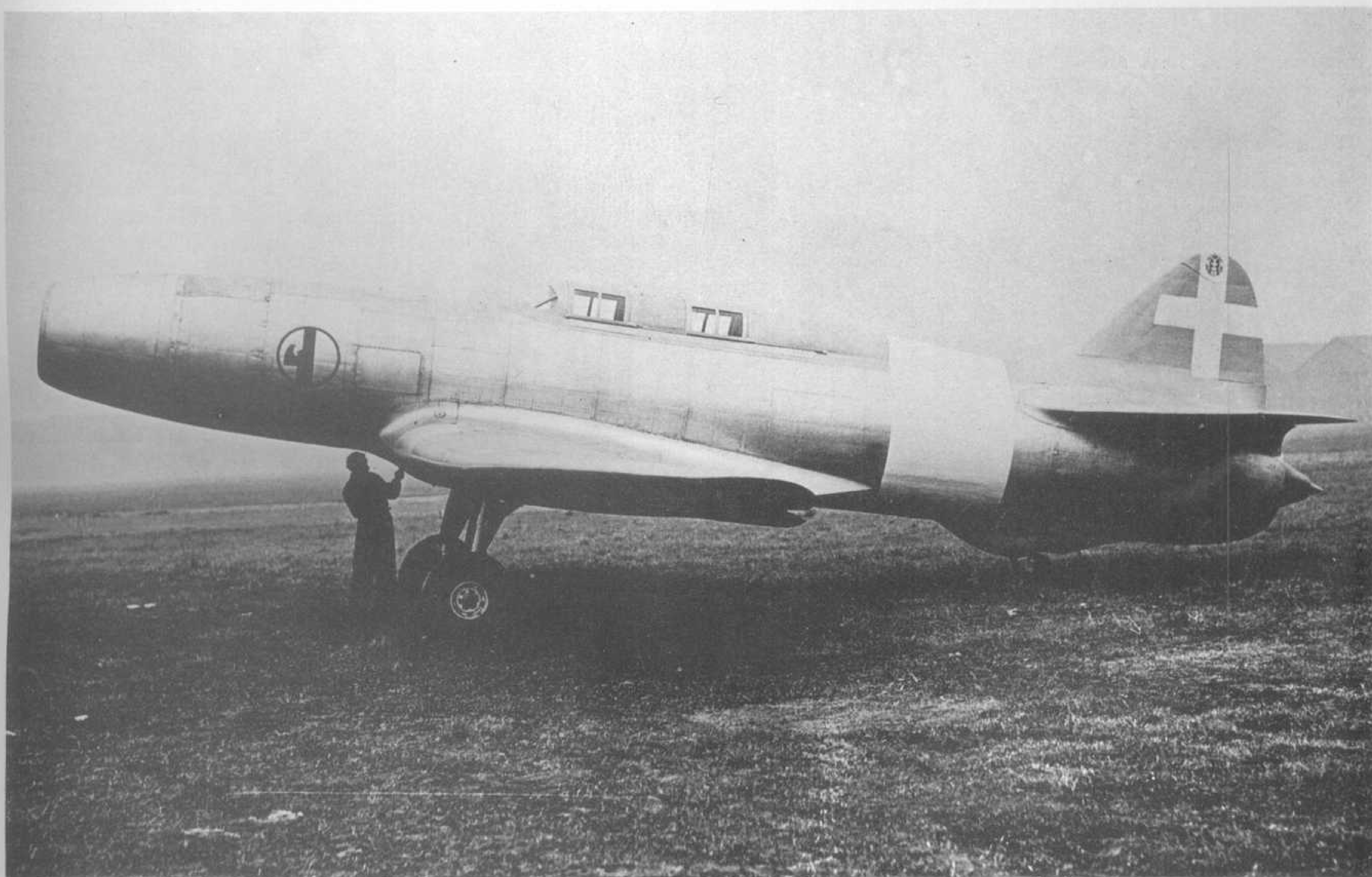
Precisamente para superar esta limitación, ignorando totalmente unos el trabajo de otros y trabajando en la máxima reserva, técnicos y estudiosos alemanes y británicos habían afrontado alrededor de 1930 el problema de la propulsión a chorro y, en marzo y abril de 1936 el alemán Hans von Ohain y el inglés Frank Whittle respectivamente, lograrían hacer funcionar en el banco de prueba los primeros turborreactores. Los dos motores eran notablemente similares y suministraban empujes comparables: 250 kg el alemán (denominado He. S 1) y alrededor de 200 el inglés (conocido como "U"). Los estudios alemanes, que habían sido dirigidos por el grupo Heinkel, llevaron posteriormente a turborreactores con empujes cada vez más elevados, que alcanzaron los 500 kg con el He.S 3B. Éste, instalado en el avión Heinkel He.178 piloteado por Erich Warsitz, sería el motor empleado en el primer vuelo de un avión provisto de turborreactor, el 27 de agosto de 1939, en el aeropuerto de Rostock-Marienehe.

El éxito de este experimento llevó a Heinkel a la fabricación de un avión militar de chorro, a pesar de la actitud a decir verdad un tanto indiferente de los superiores responsables de la Luftwaffe, preocupados (como era comprensible) por no perder energías en nuevos programas y convencidos de que los caza a hélice alemanes eran tan superiores a los enemigos que no se justificaba la realización de reemplazos tan revolucionarios; tampoco debe subestimarse el peso de la recíproca poca simpatía que existía entre el fabricante alemán y varios jerarcas nazis. El 2 de abril de 1941, siempre en el aeropuerto de Marienehe, Fritz Schaefer piloteaba en esas circunstancias el primer vuelo del prototipo Heinkel He.280, propulsado por dos reactores He.S 8 de 500 kg de empuje cada uno, instalados en góndolas alares. Este interesante avión mostraba performances totalmente respetables, alcanzando los 900 km/h en versiones posteriores, con un armamento constituido por tres cañones de 20 mm y con una excelente maniobrabilidad; incorporaba, además de la revolucionaria novedad de los motores a chorro, el primer asiento eyectable (a aire comprimido) jamás realizado. No obstante estas ventajas, todo el programa fue llevado adelante con poca convicción y fue prácticamente abandonado en 1943, después de un florecimiento de iniciativas paralelas y concurrentes en el campo de los aviones militares de chorro y de sus motores, que se tradujo en grandes pérdidas de tiempo y energías.

Los esfuerzos ingleses en materia de propulsión de chorro fueron sin duda



En la página opuesta, a la izquierda: el Heinkel He.178 que voló por primera vez el 27 de agosto de 1939 (Warren M. Bodie Collection). En el centro: Sir Frank Whittle, que desde 1937 había probado el primer turborreactor de la historia (Wide World Photos). Abajo: el primer "jet" inglés fue el Gloster E.28/39, dotado del motor de Whittle (Gloster Aircraft Co. Ltd).
Aquí abajo: en agosto de 1940 y piloteado por De Bernardi, volaba a Milán sobre el aeropuerto de Taliedo, el Caproni Campini N-1, accionado por un motorreactor (Archivo Catalanotto)



mucho menos ambiciosos, mejor organizados y disciplinados, y permitirían a los británicos recuperar esa buena parte de la diferencia, en términos de tiempo, de la que gozaban los alemanes. Fue así como, hacia el ocaso del 15 de mayo de 1941, en el aeropuerto de Cranwell, Gerry Sayer hizo volar por primera vez el prototipo Gloster E.28/39, primer avión inglés de chorro, propulsado por un reactor W.1 de 390 kg de impulso y realizado por la Power Jets con proyecto de Whittle. El pequeño avión, actualmente conservado en el Science Museum de Kensington en Londres, era sorprendentemente similar a aquel Heinkel He.178 que lo había precedido alrededor de dos años y, junto con un aparato gemelo, sería empleado intensamente en un nutrido programa de pruebas de vuelo dedicado fundamentalmente a la puesta a punto del nuevo motor y a la solución del delicado problema de su regulación. De la experiencia acumulada en el E.28/39, la Gloster obtendría el Meteor, primer avión de caza inglés de chorro y la industria británica de motores un precioso patrimonio de conocimientos científicos y tecnológicos, que sería empleado provechosamente en los años de la posguerra en actividades tanto militares como comerciales.

El Caproni-Campini

En orden cronológico, a mitad camino entre el He.178 alemán y el E.28/39 inglés, se introdujo el primer avión italiano a chorro, el Caproni-Campini Nº 1, que efectuó su primer vuelo el 27 de agosto de 1940, en el aeropuerto de Taliedo, piloteado por Mario De Bernardi. Sin embargo, el avión italiano no recurría, a diferencia de los prototipos británico y germano, a la nueva unidad motriz —el turborreactor— que haría posible un excepcional salto hacia adelante en cuanto a las perfomances del vuelo del avión. El Caproni-Campini empleaba en cambio un ventilador entubado de tres etapas según el esquema del motor de reacción, movido por un motor alternativo de 900 caballos y sería definido más correctamente como avión de hélice entubada que como avión de chorro propiamente dicho, como sería confirmado además, por su capacidad de volar aun sin quemar nafta en el chorro de aire eyectado por la tobera de empuje. El motor empleado en el Caproni-Campini no podría permitir jamás elevadas performances, dado que ningún motor alternativo estaría en condiciones de suministrar la gran potencia necesaria para llevar a una presión adecuada el considerable flujo de aire que se iba a eyectar para obtener un empuje apreciable. Las modestas performances de velocidad horizontal y de trepada (375 km/h y 1,85 m/seg) del avión obtenidas, con un peso de poco más de 4200 kg y con





El Heinkel 280 V-1 (arriba) aterrizando en Marienehe el 2 de abril de 1941, después de su primer vuelo con los motores de chorro en funcionamiento. Anteriormente había efectuado sólo vuelos planeados. Abajo: el futurista avión a cohete Messerschmitt Me. 163 que voló por primera vez en abril de 1941 (Archivo Apostolo)

inyección de combustible en el chorro de descarga, no eran superiores por cierto a las que se podrían obtener acoplando al motor una hélice tradicional, pero confirman que la técnica adoptada por los italianos —que esta vez tampoco superaron los límites de un discreto artesanado— nunca podría llevar a resultados verdaderamente positivos. Después de algunos meses de pruebas inconclusas, el Caproni-Campini fue abandonado y el motor de reacción no halló otras aplicaciones, dados sus insuperables límites de peso, elementos de resistencias parásitas y modestas performances.

El avión de cohete

Mientras el turborreactor daba sus primeros pasos, la propulsión de chorro ya había obtenido importantísimos resultados, a pesar de que el celo del secreto militar no había dejado vislumbrar, obviamente, ni la más mínima indiscreción. Después de una serie de pruebas (con frecuencia dramáticas) efectuadas con un caza Heinkel He. 112, en cuya sección terminal del fuselaje se había instalado un motor a cohete de combustibles líquidos de 1000 kg de empuje, Heinkel realizó en el verano de 1939 el minúsculo He. 176, de sólo 4 m de envergadura. Provisto de un motor a cohete Walter R 1 de alcohol metílico y agua oxigenada, era capaz de suministrar un empuje regulable entre 45 y 500 kg. El avión llamaba la atención no sólo por el motor sino por otra revolucionaria innovación: en la trompa perfilada, desenganchable en caso de emergencia, se alojaba el piloto en posición semiextendida dando comienzo esto a un largo y complejo procedimiento de lanzamiento con paracaídas (que afortunadamente nunca se llevó a cabo).

El He. 178, piloteado por Erich Warsitz, efectuó su primer vuelo de 50'' de duración el 30 de junio de 1939 y, a pesar de que la velocidad máxima prevista debía ser superior, por cierto, a los 700 km/h (aun sin llegar seguramente a los 1000 km/h a los cuales apuntaba Heinkel), no tuvo éxito dado su alcance muy limitado y la imposibilidad práctica de trasportar aun una mínima carga útil. El único prototipo se destruyó en 1943 cuando el Museo del Aire berlinés, al cual había sido confiado, fue atacado por los bombardeos aliados. No obstante, en abril de 1941 la pequeña ala volante Messerschmitt Me. 163 V1 efectuaba su primer vuelo, piloteado por Heini Dittmar, y proyectado por Alexander Lippisch, provisto también éste de un motor de cohete de combustibles líquidos. Este avión cuyo origen provenía de la interesante serie de ala volante y delta experimentales (tanto planeadores como aviones de motor) realizados por Lippisch y que llevaría al revolucionario avión de interceptación a cohete de los últimos meses del conflicto, estaba construido totalmente en madera, poseía excelentes características aerodinámicas (aunque muy poco se sabía en aquella época acerca de los complejos problemas de las altas velocidades que el Me. 163 alcanzaría) y a pesar de tener dimensiones bastante reducidas, estaba en condiciones de trasportar una carga de combustibles y un instrumental mucho más importante que las permitidas al He. 176.

Cerca de la "barrera"

El escaso rendimiento de propulsión que denuncia cualquier motor a cohete a bajas velocidades de vuelo comportaba graves limitaciones en las máximas performances obtenibles del avión, al igual que en el He. 176, dado que los grandes consumos durante el decolaje y la trepada inicial conducían a que los combustibles se agotasen antes de que el avión pudiese ser impulsado hasta las velocidades máximas. En la primera fase de los vuelos efectuados con el motor Walter RII-203, capaz de empujes comprendidas entre los 150 y los 750 kg, Dittmar debió detenerse en los umbrales de los 900 km/h, dado que los 200 kg de combustible se agotaban al cabo de dos minutos y medio. El grupo de técnicos y pilotos dedicados en Peenemünde al programa de pruebas en el Me. 163 llegó de este modo a la decisión de remolcar en altura, a la pequeña ala volante, empleando como remolcador un bimotor Bf. 110, de modo que se pudiese evitar el gran consumo impuesto por el decolaje y la trepada. Después de haberse desenganchado del Bf. 110 a 3500 m de altura aproximadamente, Dittmar encendió el motor a cohete y el Me. 163 aceleró enérgicamente: antes de que los efectos de la comprensibilidad se manifestasen de modo violento por el surgimiento de vibraciones violentas y una marcada reducción de la controlabilidad del avión, que obligaron a Dittmar a apagar el motor, el pequeño avión a cohete había alcanzado los 1004,5 km/h. Era el 2 de octubre de 1941: año del comienzo de la lucha por la superación de la barrera del sonido.

Un Geschwader de bimotores Ju.88 (derecha) listo para entrar en acción en el frente oriental.
Abajo: un Heinkel He.111 fotografiado aterrizando, sobrevuela dos caza soviéticos destruidos, en los márgenes de un aeropuerto ruso ocupado desde hacía poco tiempo (Bundesarchiv, Koblenz)

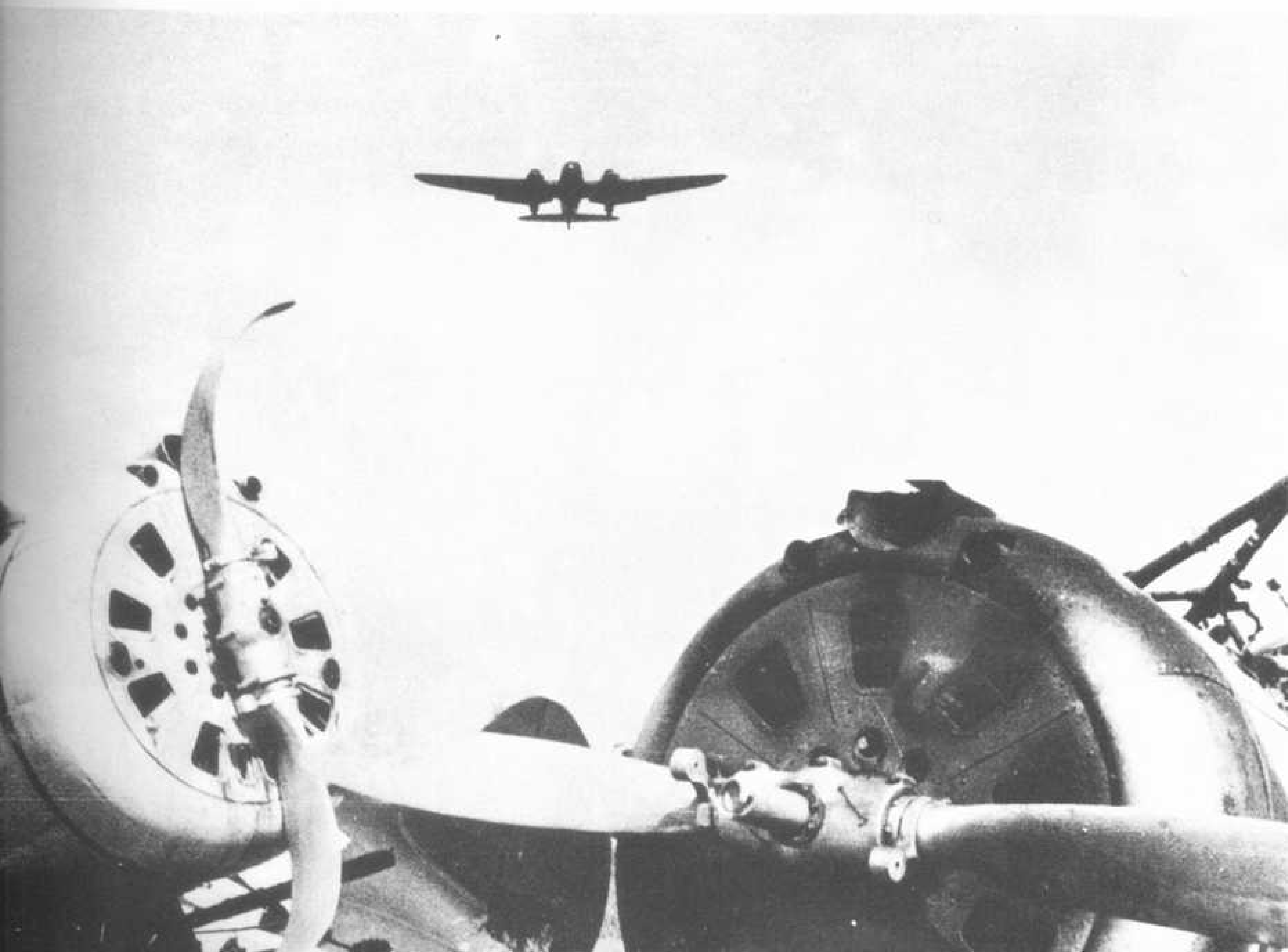


OPERACIÓN "BARBARROJA" - ATAQUE A RUSIA

El 18 de diciembre de 1940, Hitler comunicaba a sus más ilustres jefes militares una orden secretísima, la "Número 21 - Asunto Barbarroja". La misma comenzaba con estas palabras: "Los ejércitos alemanes deben estar preparados para invadir y aniquilar a Rusia mediante una rápida campaña antes de que termine la guerra contra Inglaterra".

El pacto de no agresión entre Alemania y la Unión Soviética no había impedido que ésta presentase reclamos territoriales hacia los países aliados de Alemania. A fines de 1940, los soviéticos habían finalizado la ocupación de Besarabia, ganándosela, a su vez, a Rumania. Hitler se había visto obligado a una rápida preparación para la apertura del nuevo frente, garantizándose el total control de los Balcanes y del Mediterráneo oriental.

Eliminados los ingleses de los Balcanes y de Creta, la limitada aviación alemana había comenzado a trasladar sus mejores unidades a los aeropuertos de Europa oriental. La conquista de Creta, ganada duramente pero que ponía al alcance de la mano a los decisivos objetivos de Medio Oriente y del Canal de Suez, no podía ser utilizada estratégicamente. El gran sacrificio de hombres y medios para la conquista desde el aire de la isla no halló la lógica respuesta de un racional empleo de las nuevas posiciones a los fines estratégicos, dado el escaso interés de Hitler por el frente de guerra meridional y por una estrategia que no fuese puramente terrestre. Los Stuka del VIII Fliegerkorps, los He.111, casi todas las unidades de Ju.88, tomaron rápidamente el camino de los Balcanes para alinearse en los aeropuertos del Este, desde Noruega hasta Rumania, en un frente muy extenso donde ya se estaban reuniendo por decenas las divisiones de la Wehrmacht.



La aviación soviética en 1941

Durante la breve campaña de Finlandia, la aviación rusa había puesto de manifiesto los defectos de una rápida expansión llevada a cabo sin que la preparación de hombres y aparatos hubiese tenido la ventaja de una meditada y racional elección de tácticas y modalidades de empleo. Sumado a esto había padecido duramente las terribles purgas de Stalin, quien redujo las filas sobre todo en la cumbre. Es cierto que después de la campaña finlandesa se adoptaron, por lógica, las medidas que parecían más adecuadas para normalizar la situación pero, sin embargo, se necesitaría un tiempo mucho mayor que aquel que el que trascurriera hasta el ataque alemán.

A pesar de estar equipada con aviones que eran inferiores, en gran parte a sus iguales modelos alemanes, desde el punto de vista cuantitativo la aviación soviética era en 1941 la más nutrida del mundo: poseía entre diez y doce mil aviones diseminados sobre un territorio mucho más vasto que Europa. De éstos, 7500 estaban establecidos en la parte europea de la URSS y estaban divididos,



Izquierda, en orden descendente: pilotos rusos de una unidad de caza se preparan para la acción en los márgenes del campo; en segundo plano, un biplano I-153 (Archivo Bignozzi).
Un biplano soviético I-153 volando sobre Sebastopol (Archivo Bignozzi).
Un cazabombardero I-153 es preparado para la acción; el piloto ya se encuentra a bordo (Archivo Bignozzi)





sucintamente, en 3000 caza monomotores, 2000-2500 de ataque, 400-500 aviones de reconocimiento y 1500 aviones entre bombarderos (cuatrimotores y bimotores) y aviones de trasporte. Su cantidad se había duplicado con respecto al año anterior, resultado que se debía a los progresos de la organización industrial. No sólo se habían ampliado las fábricas en la zona europea del país, sino que —con clara visión de la necesidad de una dispersión de los recursos productivos— se habían preparado muchas nuevas en los otros territorios de la Unión, desde los Urales hasta Siberia. En Omsk, Tomsk, Khabarovsk, Kuznetzsk, Chita, Magnitogorsk y Vladivostok, los nuevos establecimientos estaban en pleno funcionamiento produciendo cantidades cada vez mayores de aviones y motores. En 1941 Rusia disponía por lo menos en potencia de la mayor industria aeronáutica europea, ya entonces en condiciones de fabricar entre 4000 y 5000 aviones por año, de los cuales por lo menos la mitad eran monomotores de combate.

Se habían desarrollado las escuelas de vuelo, siguiendo el criterio de crear nuevas, distribuidas en todo el territorio de la Unión. De este modo, aun durante el período de mayor penetración alemana en el suelo soviético, tanto las fábricas de aviones como las escuelas de pilotaje continuarían sacando pilotos y aviones en cantidad suficiente no sólo para llenar los vacíos creados por el enemigo, sino para aumentar el número de las nuevas unidades.

Superados por el progreso

En 1941 la aviación soviética estaba compuesta por una gran cantidad de aviones ya ampliamente superados por el progreso. La masa de aviones de caza estaba constituida por biplanos I-15 e I-153 y por los monoplanos I-16. La aviación de reconocimiento tenía siempre en línea al viejo biplano R-5, y los SB-2 constituían siempre la columna vertebral de las unidades de bombardeo mediano, mientras que los TB-3, que fueran orgullo de la aviación soviética en una época, ahora eran aptos solamente para las misiones de trasporte.

Verificado este estado de cosas se había comenzado a trabajar para cubrir el espacio respecto de las otras aviaciones. Las expurgaciones de Stalin, eliminando muchos proyectistas, habían promovido la constitución de nuevos grupos de técnicos e investigadores. En la oficina técnica de Kalinin comenzó a afirmarse Semyon Lavochkin, quien daría vida a una serie de los más importantes caza monomotores soviéticos. Trabajando junto con otros dos ingenieros aeronáuticos, Gorbunov y Gudkov, realizaría los caza conocidos en un principio como LaGG. El oscurecimiento de la estrella de Tupolev llevó luego a escena al joven Petlyakov quien, con su Pe.2, le daría a la aviación soviética uno de los mejores bombarderos livianos del conflicto. Iliushin, entre los proyectistas que ya se habían afirmado, permanecía







en su lugar de trabajo y estaba realizando el Il.2, el monomotor de ataque que, acoplando sus cualidades a la adopción de los proyectiles cohete, le proporcionaría al ejército ruso un excepcional medio de ataque (y de victoria) con respecto a las formaciones acorazadas alemanas. Los Pe.2 e Il.2 comenzaban a llegar a las unidades precisamente cuando comenzaba la operación "Barbarroja".

La disposición alemana

La aviación alemana, estrechamente ligada a las grandes unidades terrestres, actuaría directamente en apoyo de las poderosas unidades acorazadas de la Wehrmacht, de acuerdo con la táctica ya seguida con éxito en Francia y luego en los Balcanes, funcionando en la práctica como artillería de avance.

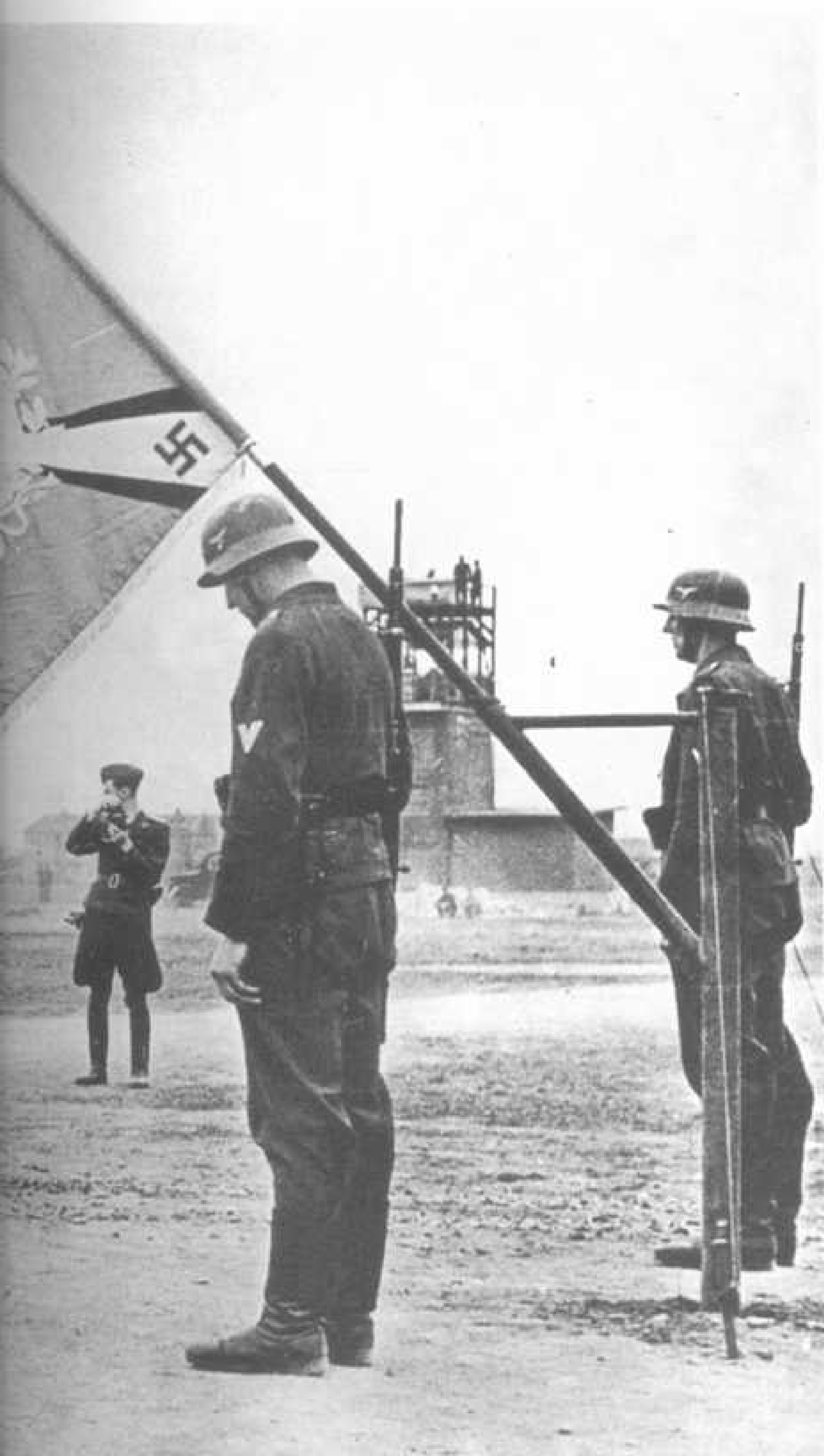
Los tres Grupos de ejército desplegados en todo el arco del frente, tenían a disposición cada uno una Flota aérea. La 4a. comandada por el general Löhr, la 2a. por el general Kesselring y por último la 1a. del general Keller. En total, los alemanes disponían de más de 3000 aparatos. De éstos, 1000 eran bimotores de bombardeo, de 400 a 500 Stuka, más de 500 monomotores de caza, 700 de reconocimiento y cooperación aérea, alrededor de 100 caza bimotores y, por lo menos, 300 de trasporte.

El bimotor que se hallaba presente en mayor cantidad en las unidades alemanas era el entonces clásico Junkers Ju.88. La 1a. Luftflotte los tenía en dotación en tres Geschwadern, en dos la 4a. y en uno la 2a. Muchos eran también los He.111, mientras que sólo dos Geschwadern, en vía de trasformación, aún estaban dotados del viejo Dornier Do.17Z, sustituido en un solo grupo del 2º Geschwader con los novísimos Do.217.

Los Stuka estaban agrupados en el entonces famoso VIII Fliegerkorps; a las órdenes del general Von Richthofen, habían recorrido ya todas las etapas del conflicto, de Polonia a Francia, de Inglaterra a los Balcanes y a Creta. El VIII estaba formado con la 2a. Luftflotte y otra alícuota de Ju.87 operaría en el Norte, desde los límites de Noruega, con la 5a. Luftflotte. En los Balcanes, protegidos por la superioridad aérea obtenida por la Luftwaffe, los Stuka habían podido exhibir su capacidad de arma mortífera que parecían haber perdido en Inglaterra; en Rusia los Ju.87 se impondrían una vez más, con todo su peso.

En el frente ruso los caza eran todos Bf.109, divididos por lo menos en seis Geschwadern. Dos tercios pertenecían a la versión "F" y un tercio aún a la "E". De acuerdo con un plan bien estudiado y cuidadosamente llevado a cabo, a los Messerschmitt se les confiaría la tarea de apoyo a corta distancia con acciones de ametrallamiento y lanzamiento de bombas de poco peso, sobre todo en el intento de destruir en tierra la mayor cantidad posible de aviones enemigos.

Entre los aviones de reconocimiento y de cooperación aérea, había un conjunto





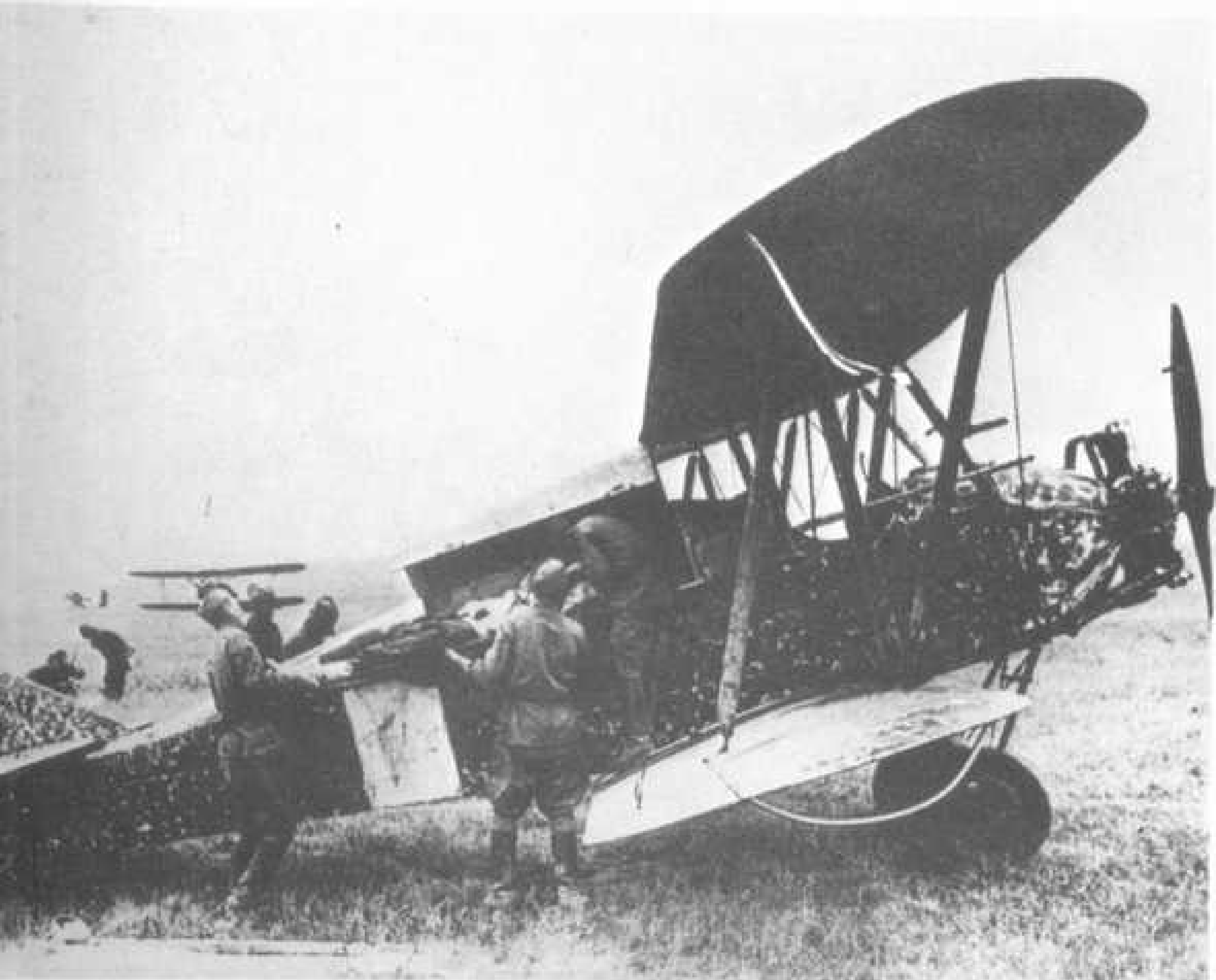


Una formación de Ju.87B (arriba, izquierda) volando hacia el objetivo en el frente oriental. Arriba: el 2º Kampfgeschwader participó en la parte inicial del ataque a Rusia basado parcialmente en los Do.17Z, como el que muestra la fotografía, detenido en un aeropuerto ruso (Archivo Apostolo). Abajo: se refugia entre el ramaje un bimotor Focke Wulf F.W. 189, recién aterrizado después de una misión de reconocimiento (Bundesarchiv, Koblenz). Más abajo: un aspecto de las terribles devastaciones efectuadas por la Luftwaffe en las acciones contra los aeropuertos soviéticos, en los primeros días del conflicto (Bundesarchiv, Koblenz). En el centro de ambas páginas: una unidad de Stuka preparada para la acción. Como era costumbre en la Luftwaffe, los aviones pasaban, antes del decolaje, delante de la bandera de la unidad (Bundesarchiv, Koblenz)









A la izquierda, en orden descendente: soldados alemanes observan un SB-2 de bombardeo en un campo soviético ocupado recientemente (Bundesarchiv, Koblenz).
Un biplano ruso I-153 obligado a un aterrizaje de emergencia con el tren de aterrizaje retraído (Bundesarchiv, Koblenz).
Dos pilotos soviéticos de la marina discuten la acción antes del decolaje. El avión es un monoplaza I-16 (Archivo Bignozzi).
Heridos rusos se evacuan de la inmediata retaguardia, mediante aviones livianos Po-2 (Archivo Bignozzi)

de varios tipos, que iban del nuevo bimotor Focke Wulf 189 a los viejísimos Heinkel He.46. Desarrollarían, al lado de las infanterías, una valiosa tarea abriéndole camino a las tropas con acertados ametrallamientos.

21 de junio: el ataque

En todos los campos de Noruega, Polonia, Finlandia, Checoslovaquia, Hungría y Rumania, pilotos y especialistas ya estaban trabajando. A las once de la noche del 21 de junio de 1941, llegó en código la orden de atacar. A las primeras luces del 22 de junio, miles de hélices comenzaron a girar. Era un cálido domingo de los primeros días del verano. al alba, las tres Luftflotten hicieron decolar sus aviones; cada unidad tenía un objetivo prefijado.

Las divisiones acorazadas se extendieron más allá de los límites sin hallar una resistencia considerable. Desde el primer día, la Luftwaffe se apoderó del cielo enemigo. En los campos del otro lado del frente, sorprendida, amedrentada, incapaz de esbozar una reacción eficaz, la aviación soviética caía bajo el ataque de los caza y bombarderos alemanes. Sólo en el primer día de guerra, la aviación de caza y la defensa antiaérea alemana lograron derribar 322 aviones soviéticos. En las primeras dos semanas de ataques, 3000 aviones rusos fueron destruidos en tierra, ultimados por las ametralladoras y las bombas de los aviones alemanes.

Incapaz de oponer cualquier reacción eficaz, la aviación rusa privó a sus propias fuerzas terrestres de la aviación de apoyo que había sido considerada indispensable en todas las maniobras de la época de paz. Las unidades de infantería y artillería no lograron tener un cuadro preciso de los movimientos del avance enemigo. La caza, con los biplanos y los viejos I-16, no logró oponerse a los poderosísimos Bf.109. La resistencia soviética había sido quebrantada sólo en un mes, en casi todo el frente. Constituían una excepción algunas unidades en el frente meridional y el baluarte de Leningrado en el Norte, que se apoyaba en la resistencia colectiva de la población de la metrópolis, ayudada por las condiciones geográficas y ambientales. La falta de radar y el deficiente empleo de las radiocomunicaciones tuvo luego consecuencias fatales para los soviéticos.

Moelders: el primer as

La inconsistencia cualitativa del enemigo favoreció los éxitos personales de los aviadores alemanes más destacados. El coronel Moelders, antes de fines de julio logró y superó su centésima victoria aérea; fue el primer soldado alemán que obtuvo tal condecoración y recibió del Fuhrer la cruz con brillantes y hojas de roble. Con esta condecoración fue retirado de la línea e invitado a cubrir el cargo de inspector de las fuerzas de caza. De este modo, pondría su valiosa experiencia al servicio de toda la aviación alemana, uniformando y actualizando sus tácticas y decidiendo los nuevos criterios de empleo.

Los límites de la Luftwaffe

No obstante los arrolladores éxitos obtenidos en Rusia por la Luftwaffe, ésta comenzó a manifestar muy pronto los límites de su concepción. Muy fuerte en las operaciones tácticas y en las acciones a corta distancia, la aviación alemana confirmaría una vez más sus límites en el empleo estratégico.

Carentes de aviones de gran alcance y con posibilidades de trasportar elevadas cargas ofensivas para ataques de profundidad contra el potencial industrial enemigo, disperso en la inmensidad de la Unión Soviética, los alemanes no estuvieron en condiciones de bloquear de raíz la máquina bélica soviética. De este modo, mientras perdía el formidable estímulo que había ejercido durante las primeras semanas del conflicto, la Luftwaffe no sabía resguardarse del regreso de la aviación soviética que, protegiéndose convenientemente de la acción alemana, preparaba en las fábricas y en las bases alejadas, nuevos aviones y pilotos. Un famoso aviador alemán, Galland, comentó de este modo esa impotencia de

Una formación de bombarderos He. 111 (derecha) del 55 Kampfgeschwader, volando hacia los objetivos en el territorio soviético (Bundesarchiv, Koblenz).
Abajo: un convoy ferroviario bombardeado por bimotores alemanes He. 111 en una estación rusa (Bundesarchiv, Koblenz)

la Luftwaffe: "Al igual que la marina de guerra la Luftwaffe había sido concebida, conforme a sus caracteres esenciales, como una parte autónoma de la Wehrmacht, gobernada por propias y específicas normas de desarrollo. Pero si en un principio se había reconocido su importancia, luego había faltado tiempo para darle la extensión y profundidad deseadas. Ahora ésta estaba obligada a abdicar de sus principios. Se consumía así, convertida en una especie de "brigada de bomberos" del Ejército, quedando cada vez más supeditada al pensamiento táctico terrestre... De este modo, sin quererlo, habíamos hecho casi nuestra la concepción del enemigo soviético. La aviación rusa nunca fue una fuerza autónoma, sino parte integral del ejército... A pesar de nuestra superioridad, no logramos impedir jamás que la aviación soviética llevase a cabo su misión de apoyar a las tropas terrestres combatientes. Dado que la mayoría de los centros de producción soviéticos se hallaba más allá del radio de acción de nuestros aparatos, las cifras de los aviones derribados por nosotros, aun alcanzando niveles casi astronómicos, no hacían más que determinar un alivio local y temporario. Era como querer enfrentarse a un pueblo de hormigas matándolas una por una sin poder destruir su hormiguero".

El avance alemán

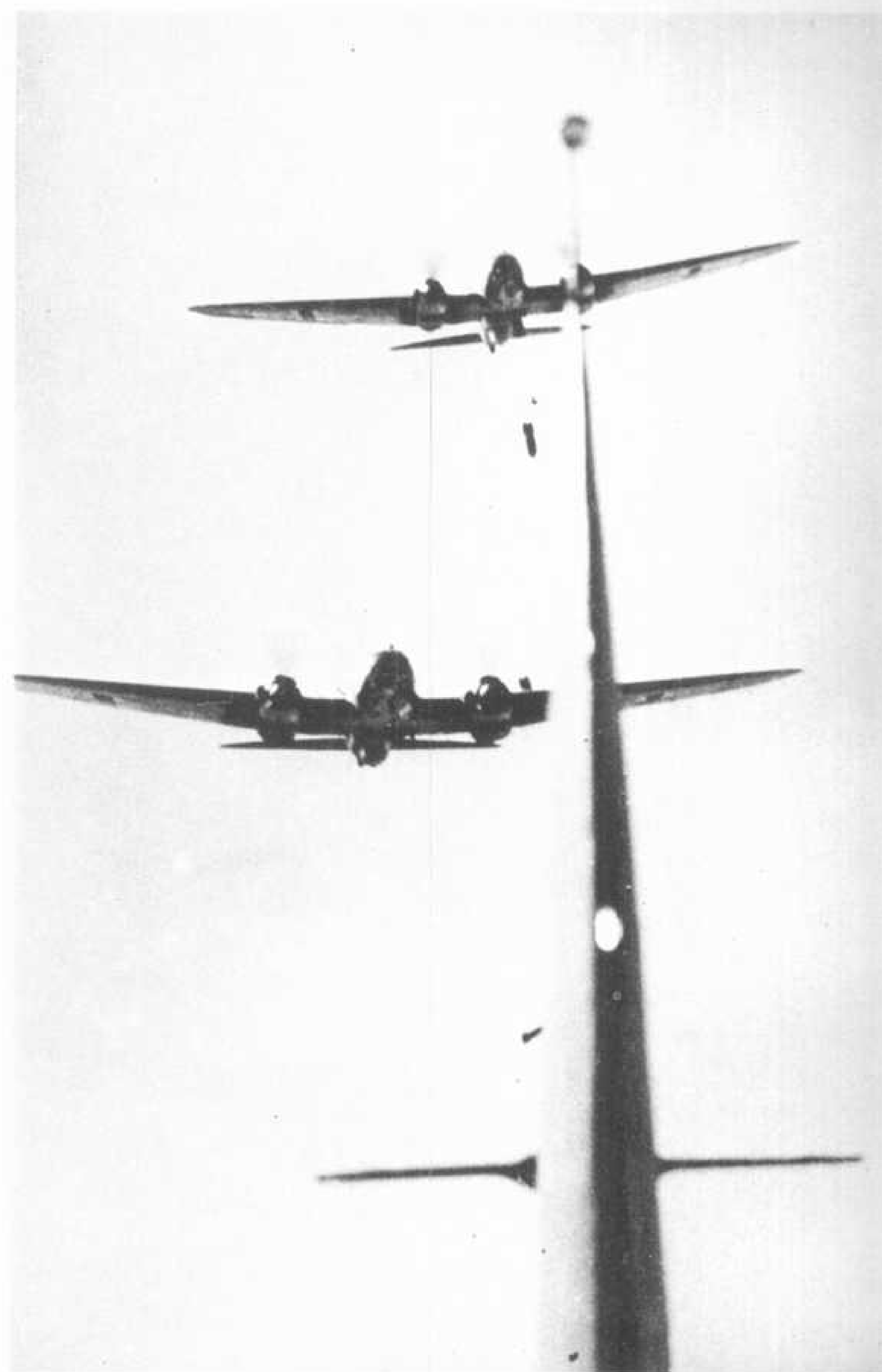
Después de haber comenzado el otoño, el balance de la ofensiva alemana era impresionante. En un embolsamiento gigantesco habían sido aniquilados casi tres ejércitos rusos por completo, Leningrado había sido cercada y sólo se podía llegar a ella a través del lago Ladoga; Odesa había sido bloqueada. Las armadas de Timoscenko habían sido derrotadas en una serie de batallas en Smolensk, Gomel, Mogilëv, Brjansk, Bialistok y Vjaz'ma. A fines de setiembre los alemanes y sus aliados habían penetrado mil kilómetros en la Unión Soviética. El nuevo frente se extendía desde el lago Ladoga hasta el Mar de Azov. El camino hacia Moscú parecía entonces abierto.

En la batalla, la aviación soviética había lanzado inclusive las unidades de adiestramiento, haciéndolas intervenir desde el interior. Todos los aviones de la Aeroflot habían sido movilizados en la organización de un gigantesco "puente aéreo" que unía ininterrumpidamente el frente posterior con los apartados centros industriales y de reabastecimiento.

Hubo algún signo de respuesta de la aviación soviética, indicativo aunque esporádico. Esto había provocado que en el frente de Leningrado fuese necesario hacer acudir elementos del VIII Fliegerkorps en apoyo de las fuerzas aéreas alemanas, que atacaban sin cesar la ciudad y las bases navales soviéticas del Báltico. El 21 de julio, los Heinkel He.111 habían comenzado una serie de violentos ataques contra la zona de Moscú, haciendo acudir a toda prisa unidades de bombarderos de refuerzo, retiradas de las fuerzas en Francia. Tres semanas después, la Luftwaffe se veía obligada a suspender estos ataques: la caza y la defensa antiaérea de la capital habían ocasionado duras pérdidas a los atacantes. En el sector de Kiev, la resistencia soviética se había vuelto más fuerte y precisamente allí, por primera vez, los alemanes habían sufrido repetidos ataques llevados a cabo contra sus divisiones por formaciones de Il-2 y Pe.2, escoltados por los nuevos caza Yak y MiG. A comienzos del otoño de 1941, el desgaste de la Luftwaffe había registrado dimensiones importantes. Algunas unidades operaban con un tercio, otras directamente con la mitad de los efectivos.

El reino del Stuka

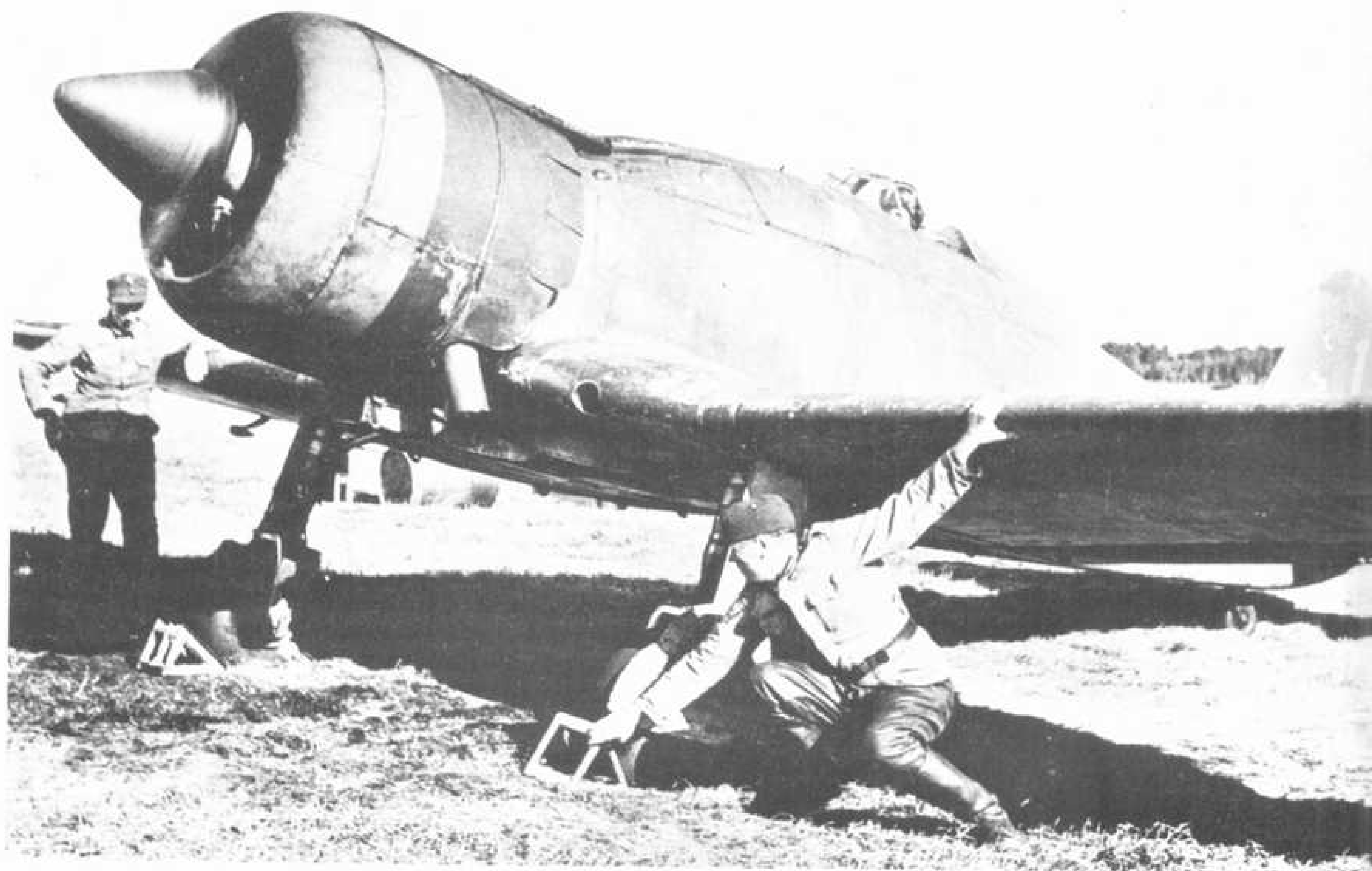
No obstante todo esto, el dominio del aire seguía aún firmemente en poder de los alemanes. El frente oriental se había revelado ideal para un nuevo empleo de los Ju.87. El VIII Fliegerkorps había tenido que enviar refuerzos de Stuka casi en toda la línea. Las unidades fueron divididas en unidades menores autónomas, dotadas de una extremada movilidad. Las características del Ju.87 y la potencia disponible permitían, entre otras cosas, las .operaciones desde campos







Un cañón antiaéreo alemán (izquierda) protegido detrás de un vado a lo largo de un curso de agua (Archivo Pafi).
Abajo: el piloto alemán de Stuka, Hans Ulrich Rudel (Bundesarchiv, Koblenz).
Derecha: dos aviadores finlandeses quitan las cuñas a las ruedas de un caza Fiat G.50 de la aviación finlandesa, listo para el decolaje (Bundesarchiv, Koblenz)





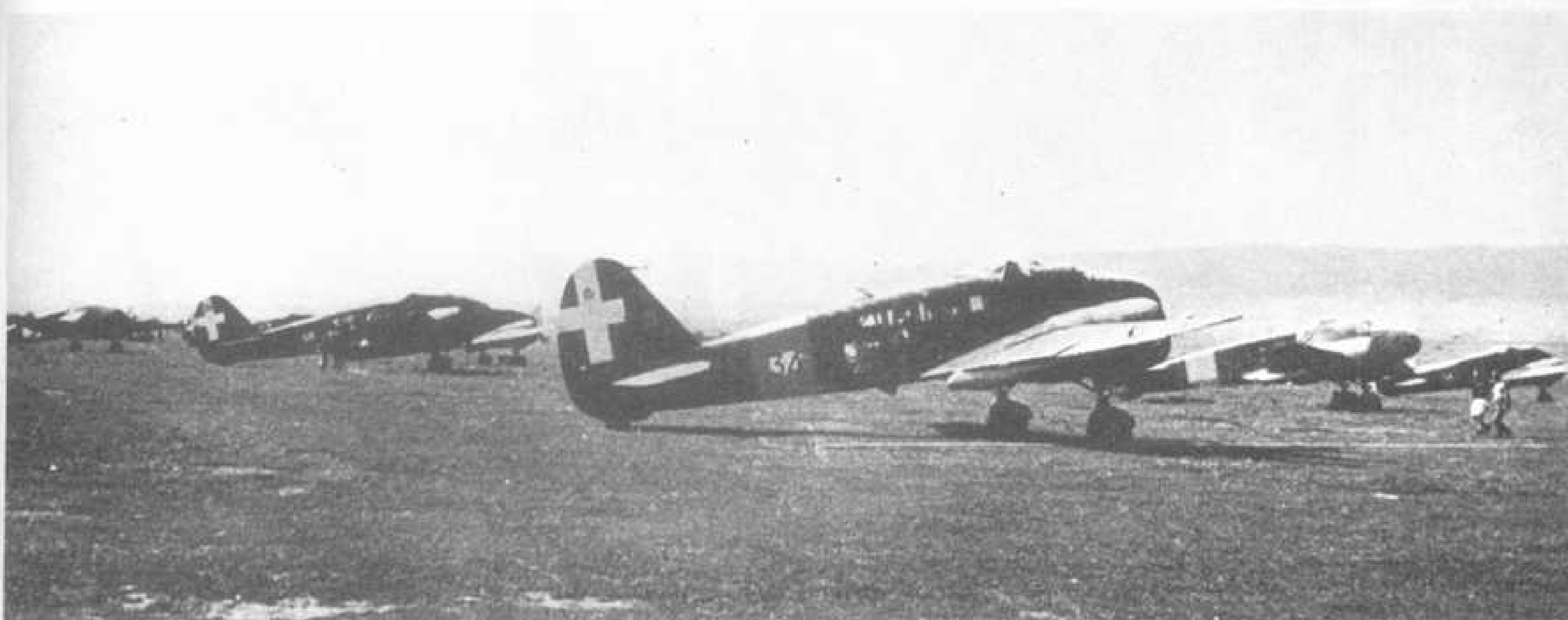
improvisados y muy someramente preparados.

De acuerdo con una ingeniosa técnica logística, un planeador DFS remolcado cada uno por un avión, sobrecargado de piezas de repuesto, instrumentos, armas y municiones, permitía efectuar rápidos desplazamientos y poner inmediatamente en actividad los nuevos campos escogidos para las ulteriores operaciones.

Los Ju.87 acudieron a todas las zonas del frente en el verano y a comienzos del otoño. Un piloto alemán, entonces soldado raso, pero que luego se convertiría en un protagonista de la guerra de los Stuka, Hans Rudel, narró así un episodio importante (e inusual) en ese sector: el hundimiento del acorazado Marat, en Kronstadt, en el Mar Báltico.

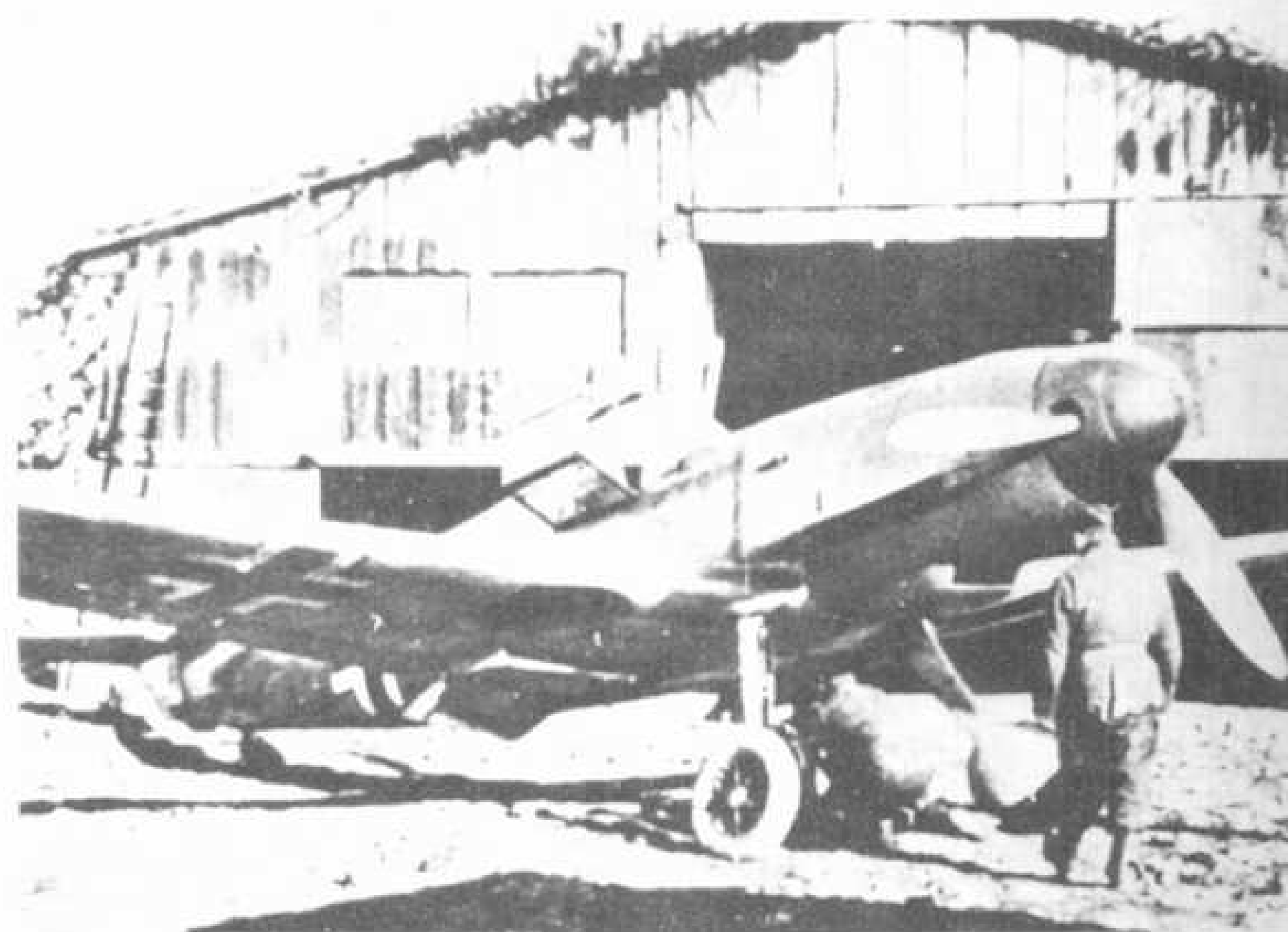
"El Marat ya se encuadra en mi visor, se agranda, se vuelve enorme. Todos sus cañones están apuntándonos y nos dan la impresión de dirigirnos hacia una muralla de fuego. Si logramos cruzarla, la infantería que está apostada a lo largo de las costas pagará mucho menos caro su avance. El aparato del comandante, al que sigo a unos pocos metros, parece abandonarme y en pocos segundos ya está lejos. ¿Habrá recogido los frenos aerodinámicos para adquirir más velocidad? Lo imito y estoy detrás de él. Noto que mi aparato ahora es mucho más rápido que el suyo, pero ya no puedo detenerlo. Empujo los controles con todas mis fuerzas para aumentar el ángulo de picada: debo estar aproximadamente en la vertical y un sudor frío corre a lo largo de mi espalda. El aparato de Steen está muy cerca, exactamente sobre mi cabeza. ¿Lo pasaré o caeremos los dos juntos?... ¡Lo supero... por suerte!"

"El centro de la nave se encuadra exactamente en el visor, mi excelente Stuka se ha estabilizado en la trayectoria y ni siquiera un novato podría equivocarse ahora. ¡Qué grande es el acorazado! Sobre el puente, los marineros corren llevando las municiones. Oprimo el botón de desenganche, luego tiro desesperadamente. ¿Tendré tiempo de enderezarme? Lo dudo. He picado sin frenos y en el momento del desenganche me hallaba como máximo a trescientos metros. Pensar que nos habían advertido que desengancháramos arriba de los mil metros para que no nos alcanzaran las esquirlas. Tiro casi inconscientemente con todas mis fuerzas; la aceleración es muy fuerte, los ojos se velan, la vista se confunde y pierdo la noción de las cosas. Luego recobro la conciencia lentamente, apenas a tiempo para oír a mis espaldas la voz de Scharnowsky, el artillero: '¡Señor teniente, la nave salta por el aire!' Al abrir los ojos me encuentro en vuelo rasante a tres o cuatro metros sobre el agua y, prudentemente, comienzo una amplia virada. A mi derecha, el









Marat desaparece bajo una gran nube de humo negro de varios centenares de metros de altura. Mi bomba ha dado en la santabárbara. 'Mis felicitaciones, señor teniente', me grita el artillero".

Italianos en Rusia

Cuando las tropas alemanas cruzaron el 22 de junio los límites de la Unión Soviética, partieron de territorios ocupados como Polonia, o de territorios de aliados como Finlandia, Rumania y Hungría. Estos países le declararon inmediatamente la guerra a la Unión Soviética.

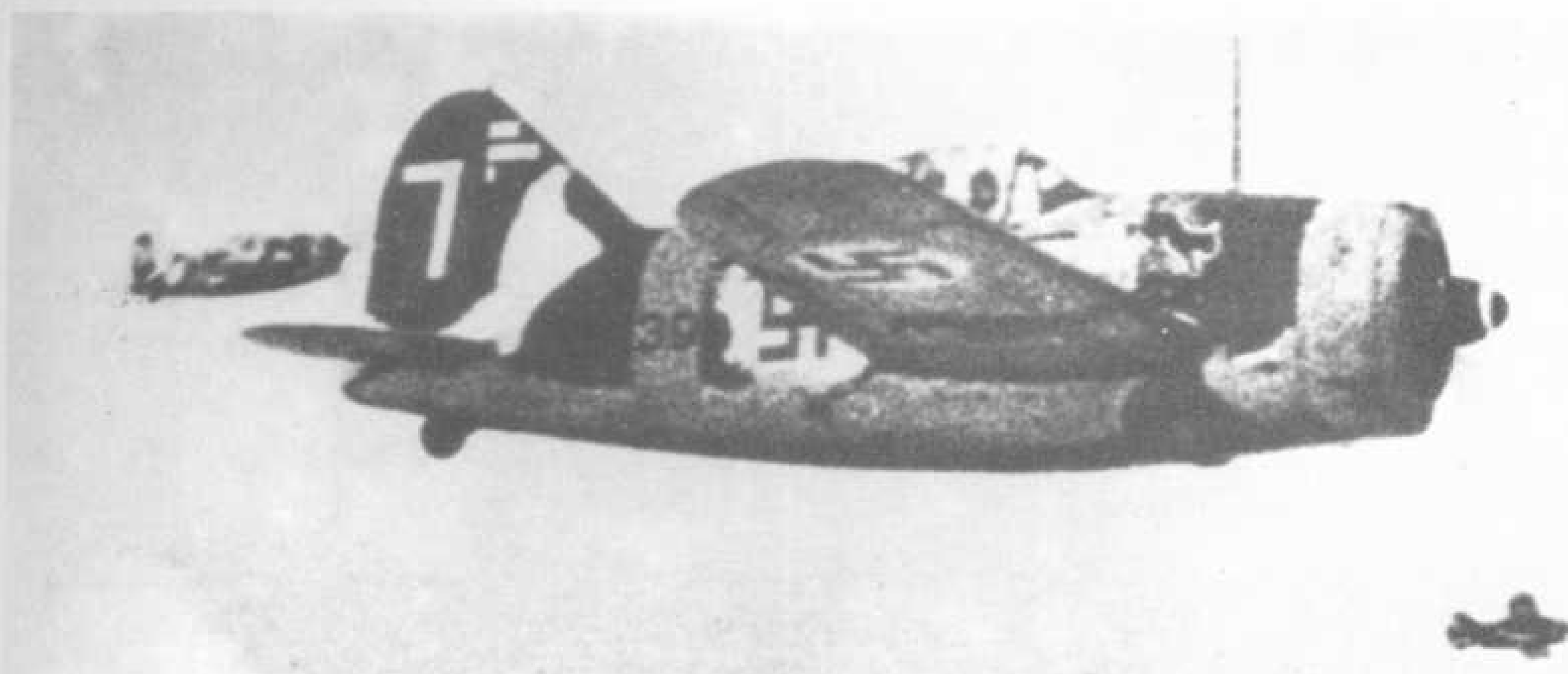
Finlandia, después del conflicto de 1940, contaba con una aviación formada por una mezcla de tipos dispares que iban desde los bombarderos ingleses Blenheim a los rusos SB-2 y DB-3 capturados, los caza italianos G.50, los franceses M.S.406, los holandeses Fokker D.XXI, los americanos "Buffalo", los rusos I-15 e I-16.

Los rumanos, que disponían de una industria propia, tenían en su fuerza a los aviones alemanes Bf.109 E, Ju.87, Fi.156 y otros. Durante el trascurso del conflicto entrarían en línea otros aviones de producción nacional como el excelente caza I.A.R.80 y la versión del bimotor italiano S.79 B con los motores alemanes Jumo 211.

Los húngaros tenían muchos aviones de fabricación italiana: CR42, Re.2000, Ca.135, apoyados muy pronto por material alemán. Checoslovaquia, durante la ocupación alemana, vio operar plenamente su propia industria, que fabricó copias de los aviones alemanes de mayor éxito, como el Bf.109, el F.W.189, el Fi.156 y otros; unidades checas se alinearon también con la Luftwaffe en las operaciones contra Rusia. El nuevo reino de Croacia suministró una legión que estaba dotada, preferentemente, con bimotores Dornier Do.17. A continuación intervendría también en el frente ruso una legión aérea española, en apoyo de la División voluntaria "azul" enviada por el régimen de Franco.

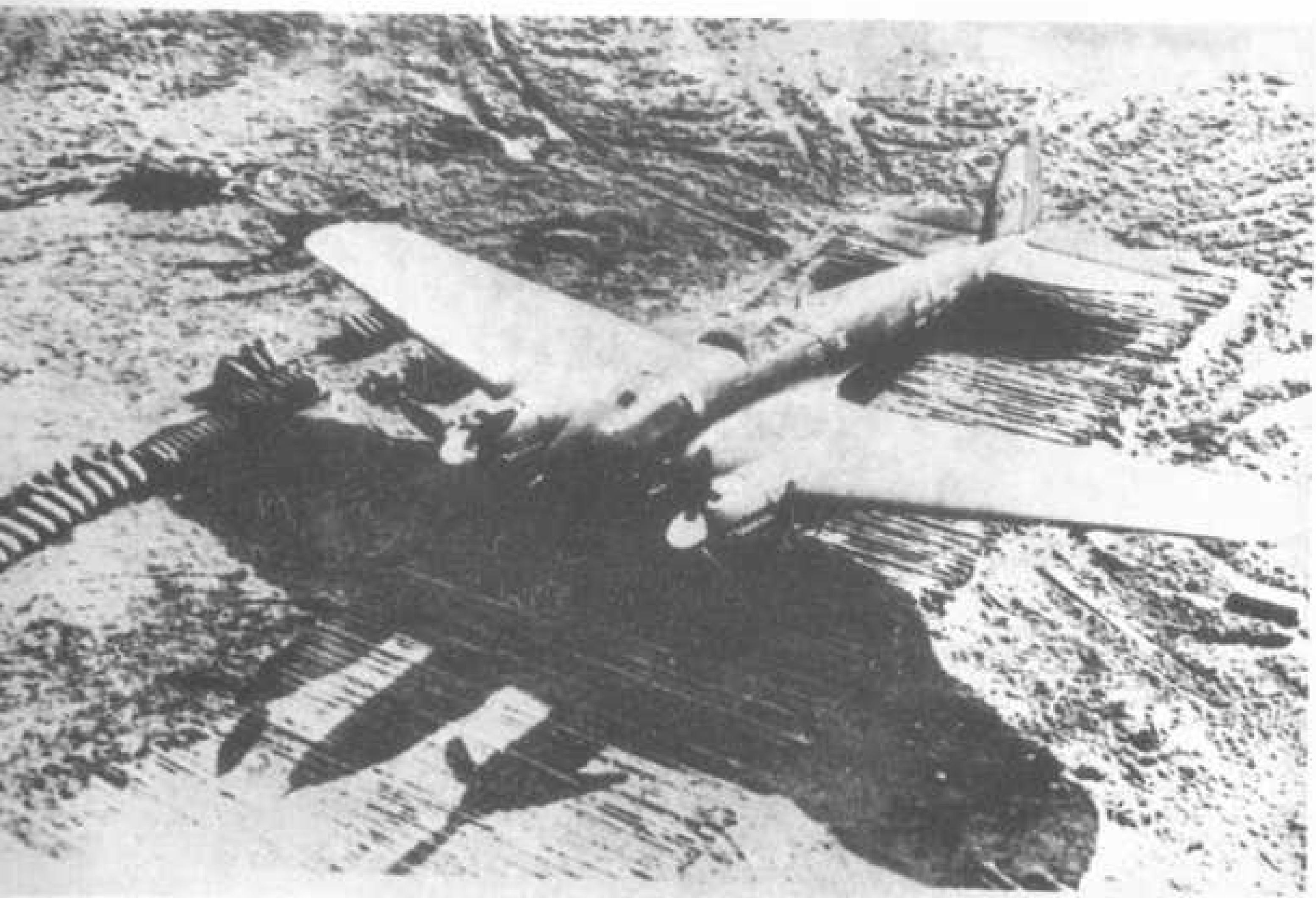
Incluso Italia entró inmediatamente en estado de guerra contra la URSS. El 30 de junio, Mussolini ofrecía a Hitler el envío de un cuerpo de ejército que, el siguiente 10 de julio, fue constituido como Cuerpo de expedición italiano en Rusia (Ceir). El 30 de julio se organizó el Comando de aviación del Ceir que tenía bajo su mando al 22 Grupo de Caza y al 61 Grupo de Observación Aérea. En agosto, las dos unidades se trasladaron a Tudora. El 22 Grupo, que provenía de Tirana, tenía 51 Macchi 200 y el 61 Grupo disponía de 32 bimotores Caproni Ca.311. Los caza italianos entraron en contacto con los aviones soviéticos el 27 de agosto por primera vez. La aviación italiana en Rusia fue apoyada por una unidad de trasporte que disponía de trimotores SIAI S.81.

El Ceir estaba formado sobre el ala sur del sector central del frente. El rápido avance obligó a su pequeña aviación a continuos desplazamientos hacia adelante durante el otoño de 1941. Todas las acciones desarrolladas fueron en apoyo y protección de las tropas terrestres mientras que la caza también efectuó misiones de escolta a aviones alemanes.



Algunos Caproni Ca.311 (arriba, izquierda) de la 34a Escuadrilla de observación aérea italiana en el campo de Tudora, en el verano de 1941 (Archivo Pafi). Arriba, en orden descendente: un hidroavión Cant.Z.501 de fabricación italiana perteneciente a la aviación rumana en una base en la desembocadura del Danubio (Archivo Bignozzi). Bimotores Caproni Ca.135 empleados por la aviación húngara en las operaciones iniciales contra la Unión Soviética (Archivo Pafi). Un caza Bf.109F-1 en un aeropuerto del frente oriental (Archivo Apostolo). Izquierda: aviones de caza americanos Brewster "Buffalo" que la aviación finlandesa recibió de Suecia en el invierno de 1941 y que luego fueron empleados en las operaciones del verano contra los rusos (Archivo Bignozzi)





Izquierda, en orden descendente: soldados italianos observan un biplaza ruso Su.2, obligado a aterrizar por la artillería antiaérea (Archivo Bignozzi).
Para evitar dificultades de maniobra sobre el fango, los alemanes acostumbraban cubrir las pistas con capas de madera. Un He. 111 del KG 53 se prepara para partir desde una de aquellas improvisadas plataformas (Archivo Bignozzi).
El jefe de la caza alemana, Moelders, fotografiado durante una inspección a una unidad de Bf. 109 en el frente oriental, en agosto de 1941 (Archivo Catalanotto)

El fango contra los alemanes

Con el otoño un enemigo inexorable llegó de improviso a dar mano fuerte a la resistencia rusa. Un mar de fango debido a las lluvias, obligó a las columnas blindadas y motorizadas de la Wehrmacht a detener la marcha. Las calles de llanura desde las cuales los tanques y automóviles habían levantado nubes de polvo en el verano, se trasformaron en pegajosos pantanos. Más tarde llegaría inesperadamente el hielo para solidificar todo, convirtiéndolo en una prensa mortal.



En los campos de aviación, el fango tuvo el poder de limitar y, algunas veces, detener la actividad aérea. El ejército y la aviación alemanes disminuyeron la fuerza ofensiva y cuando, a fines de octubre los primeros vientos helados comenzaron a barrer las desoladas llanuras de Rusia, el ejército germano se puso a la defensiva. Dadas las condiciones ambientales, la actividad aérea se volvió muy escasa mientras que, por el contrario, aprovechándose del acostumbramiento a los rigores del invierno y de medios técnicamente adecuados, crecía la actividad de la aviación enemiga. Para los alemanes y sus aliados comenzaba un período muy duro en el frente ruso.

La muerte de Udet

Mientras se detenía el avance en el frente oriental, el aviador que había sido el alentador del renacimiento técnico de la aviación alemana en los años de la renovación, había tenido sus días de declinación. Las limitaciones reveladas por la Luftwaffe durante la Batalla de Inglaterra y ratificadas luego en la guerra sobre el mar y por último en Rusia, habían colocado a Udet en el banco de los acusados. Los colegas veían en Udet al entusiasta y absolutista defensor de los bombarderos de picada y, en consecuencia, de un planteo táctico de la Luftwaffe en detrimento del estratégico. El único intento llevado adelante por los órganos técnicos de la Luftwaffe, con el prototipo del cuatrimotor de bombardeo Heinkel He.177, había fracasado ruidosamente, sobre todo por la persistente imposibilidad de poner convenientemente a punto los motores del avión que, además, estaba afectado por una serie impresionante de dificultades casi insuperables, derivadas en su mayor parte, de un errado planteamiento del proyecto. Para obedecer a las especificaciones ministeriales, que veían en el bombardero de picada el arma ideal, Heinkel se vio obligado, además, a trasformar al voluminoso aparato en avión de bombardeo en picada, reforzándolo y dotándolo de los necesarios frenos aerodinámicos; de este modo, se llegó a una aberración que quitaría definitivamente a la Luftwaffe toda esperanza de poder disponer del tan necesario bombardero estratégico. Oprimido por los muchos interrogantes acerca de la validez de su propia experiencia (Hitler, por lo que parece, siempre habría manifestado dudas sobre la posibilidad de obtener un buen motor para el He.177, acoplando dos motores de doce cilindros, y se habría demostrado escéptico acerca de la utilidad de un bombardero de picada cuatrimotor) Udet, se suicidaba el 17 de noviembre de 1941 con un disparo de pistola. Goering, un mes antes, había rechazado la renuncia de Udet, porque "le habría hecho perder la imagen a toda la Luftwaffe". Udet, desautorizado por una tarea que no estaba en condiciones de cumplir —la de responsable técnico de la Luftwaffe— fue prácticamente empujado al suicidio, pero el régimen intentó avalar una versión diferente de su fin: accidente durante la prueba de una nueva arma. Udet fue sepultado con todos los honores en el mismo cementerio de Berlín que amparaba los despojos mortales de Richthofen. El mismo Goering pronunció la oración fúnebre.

Pero una impresionante serie de desgracias estaba por caer sobre la Luftwaffe. Dirigiéndose a los solemnes funerales de Udet, uno de los generales más sobresalientes, Weilberg, se había precipitado con su Taifun, al haberse perdido en medio de un terrible temporal. Pocos días más tarde, el 22 de noviembre, perecía el as de los ases, el inspector de la aviación de caza Werner Moelders, en un accidente durante el acercamiento al aeropuerto de Breslavia, mientras regresaba del frente ruso al propio comando en Alemania con su Heinkel He.111. Los generales, los ases, los condecorados de la Luftwaffe, se encontraron una vez más alrededor de una sepultura en el cementerio de los Inválidos de Berlín recordando a otro caído.

Goering no perdió tiempo. Al finalizar la fúnebre y solemne ceremonia, se apartó con el joven teniente coronel Galland para anunciarle que sería él, Galland —ascendido inmediatamente a coronel— el nuevo inspector de las fuerzas de caza de la Luftwaffe.

Un pequeño biplano escuela Bücher a la sombra del ala de un Focke Wulf 200 "Condor" (derecha), da una idea de las dimensiones del cuatrimotor que los alemanes utilizaban para las misiones de reconocimiento armado de gran alcance (Archivo Catalanotto).
Abajo: un Sea Hurricane aterriza a bordo de un portaaviones de la clase Illustrious; probablemente se trataba del Victorious (Archivo Apostolo)

LA BATALLA DEL ATLÁNTICO

"6 de marzo de 1941. Considerando las repetidas declaraciones alemanas, debemos presumir que la batalla del Atlántico ha comenzado..." Con este lacónico preámbulo, el ministro de Defensa de Gran Bretaña emitía una larga serie de disposiciones para truncar el intento de la marina germana de interrumpir el flujo de reabastecimientos entre Gran Bretaña y los Estados Unidos. Estas disposiciones estaban referidas sobre todo a las rutas del Atlántico septentrional, que representaban el camino más breve para los buques británicos. Los aviones del Coastal Command y las naves de escolta ya desarrollaban una acción bastante eficaz en defensa de la flota británica, tanto es así que los submarinos alemanes preferían concentrar sus esfuerzos en el Atlántico central, donde la presencia británica era menos importante y faltaba casi totalmente el aporte de la RAF.

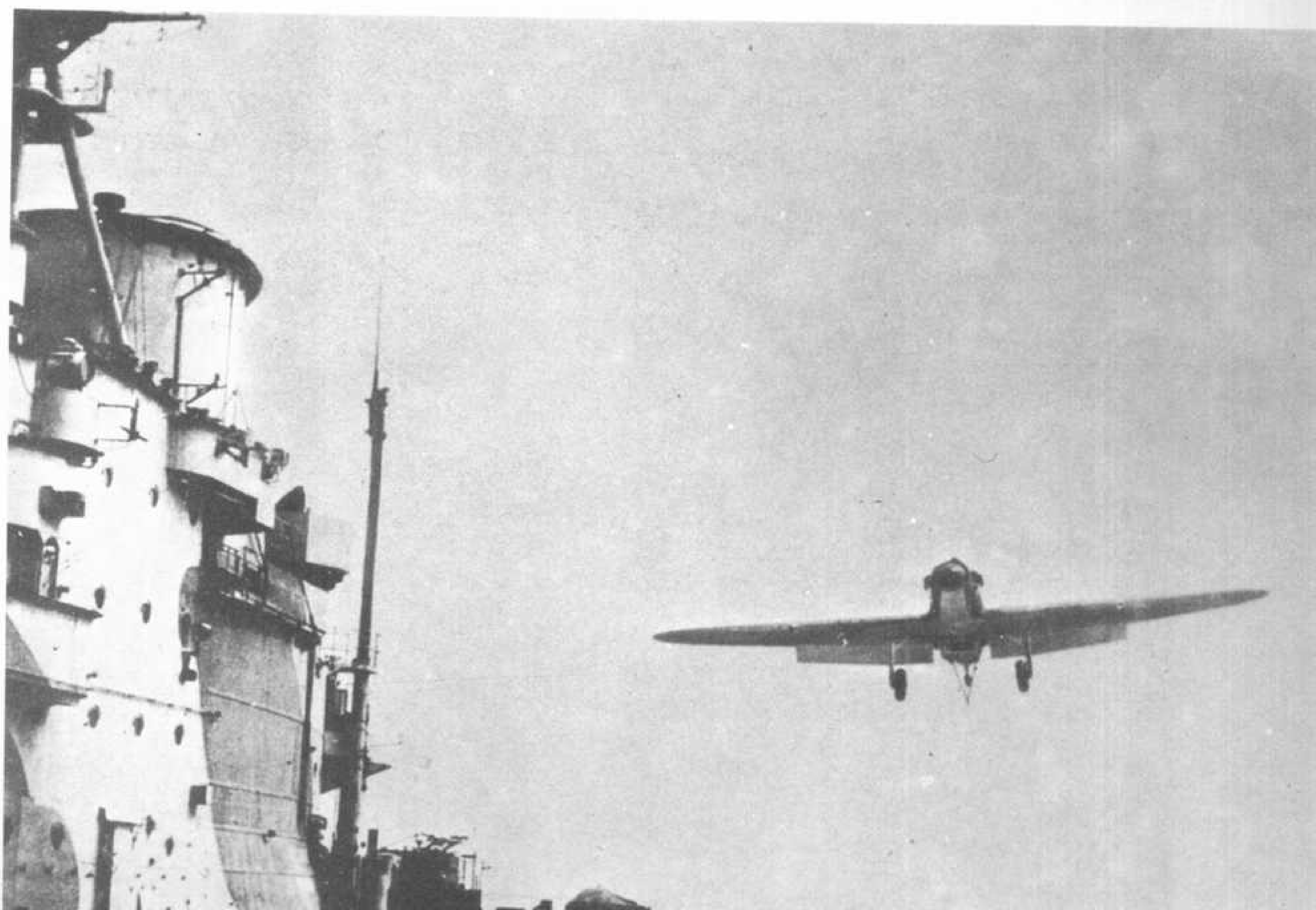
En la batalla del Atlántico los alemanes concurrían como ya se ha visto, inclusive con los temibles Focke Wulf 200. El mismo primer ministro inglés, Churchill, escribiría luego en su "Historia de la Segunda Guerra Mundial": "Al flagelo de los submarinos se sumaba ahora el ataque aéreo en pleno océano por parte de aviones de amplio radio de acción. Entre ellos el Focke Wulf 200, conocido con el nombre de Cóndor era el más temible; afortunadamente en un principio existían pocos de éstos... A lo largo de la costa oriental de Gran Bretaña todo nuestro tráfico se halló bajo la constante amenaza de los bombarderos livianos o de los caza alemanes y, por lo tanto, fue ampliamente reducido. El puerto de Londres, que durante la Primera Guerra Mundial había sido considerado fundamental para nuestra existencia, ahora trabajaba con un cuarto de su capacidad. La Mancha era una hostilizada zona de guerra. Las incursiones aéreas sobre el Mersey, Clyde y sobre Bristol, obstaculizaron en gran medida la actividad de estos puertos comerciales, los únicos importantes que nos quedaban... Era una lucha por la vida o la muerte".

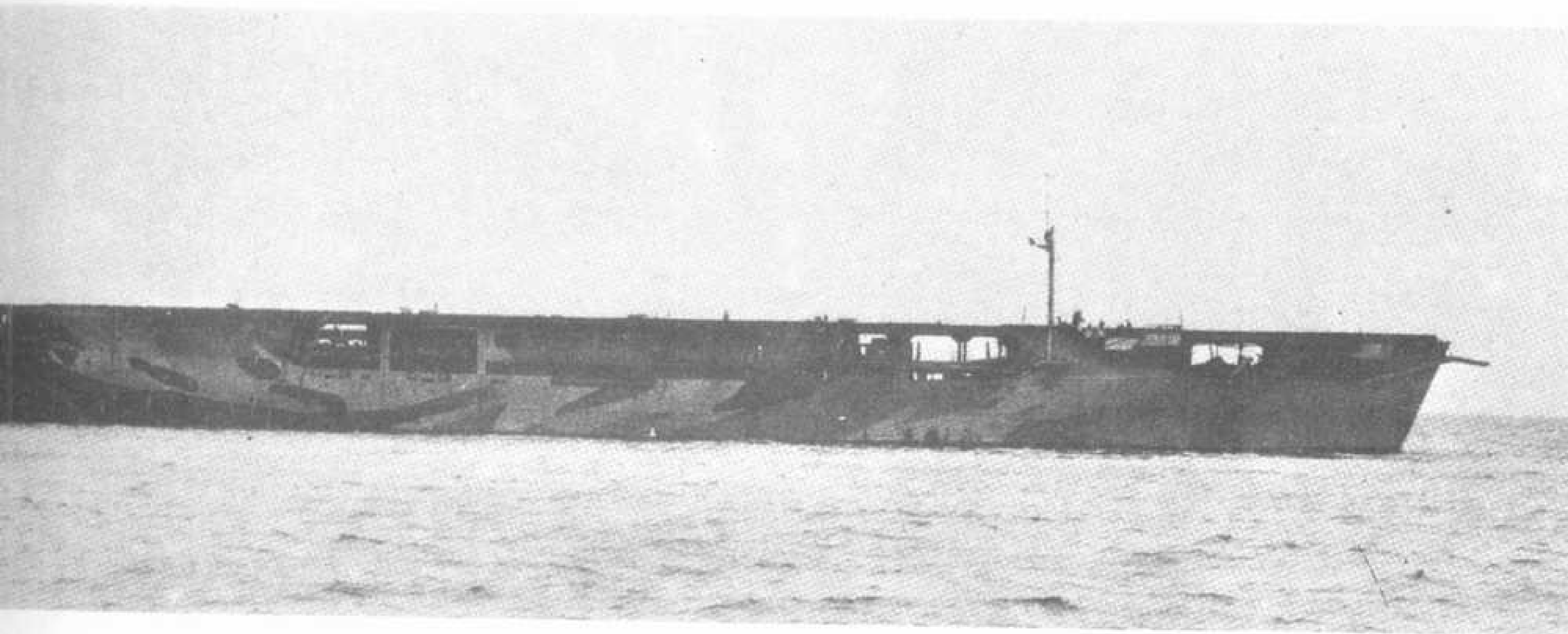
Cuando se habla de la ofensiva alemana contra la flota británica y aliados en general, siempre pensamos que los U-Boot constituyeron la peor amenaza. Precisamente la Luftwaffe había demostrado ser muy temible, quizá más aún que los mismos submarinos, si se tiene en cuenta la escasa, casi despreciable cantidad de aviones de amplio radio de acción de los cuales disponía. Una estadística poco conocida del almirantazgo británico puede dar una idea de la importancia de las pérdidas. En 1940 los submarinos alemanes hundieron 471 naves británicas aliadas y neutrales, por un total de 2186000 toneladas y los aviones alemanes 192 naves por un total de 580000 toneladas. Pero ya en 1941 el aporte de la Luftwaffe había aumentado en medida considerable: contra 429 naves hundidas por los U-Boot, por un total de 2162000 toneladas, en el tercer año de guerra los aviones alemanes registraron 324 naves por un total de 970000 toneladas.



Los portaaviones auxiliares

La experiencia del Coastal Command sería estruendosamente confirmada por



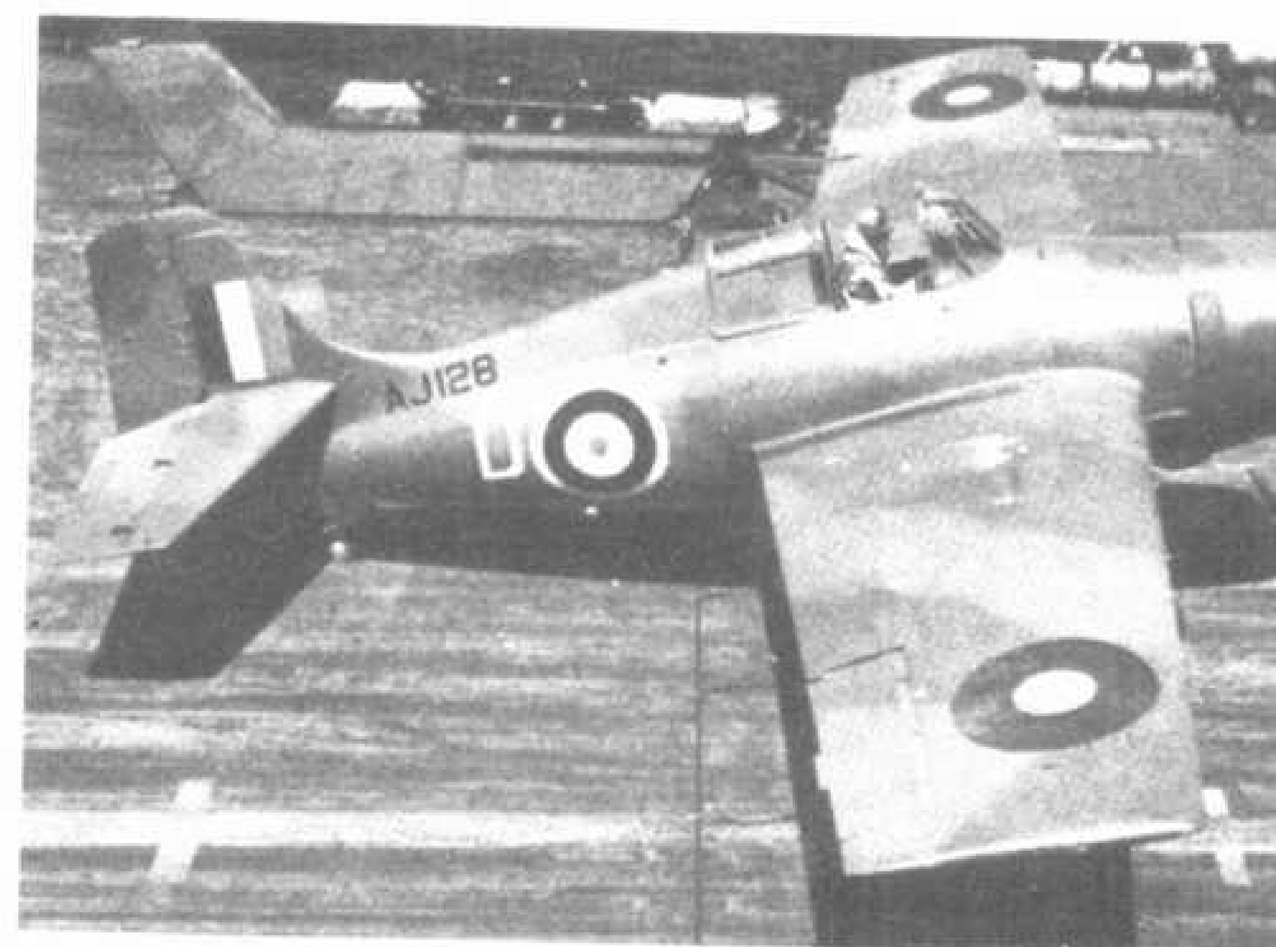


El primer portaaviones de escolta de la Royal Navy fue el Audacity (izquierda), trasformación del buque mercante alemán Hannover capturado por los ingleses (Imperial War Museum).
Derecha: en el Audacity estaban embarcados algunos caza de fabricación americana Grumman F4F-3 "Martlet" (Imperial War Museum). Abajo, izquierda: el portaaviones de escolta americano Long Island fue la primera unidad de esta clase que entró en servicio con la U.S. Navy. Los aviones sobre el puente son los Brewster F2A "Buffalo" (U.S. Navy).
En el centro de ambas páginas: el primero de los 39 portaaviones de escolta Archer, suministrados por los Estados Unidos a la flota inglesa (Imperial War Museum)

la de las Task Force americanas; éstas tendrían sus unidades más importantes en los portaaviones, habiéndole demostrado a la marina británica que el peor enemigo de la armada seguía siendo siempre el avión. Sin embargo, si esto era válido para los buques mercantes británicos sometidos a los ataques de la Luftwaffe, con mayor razón debía serlo para los submarinos alemanes.

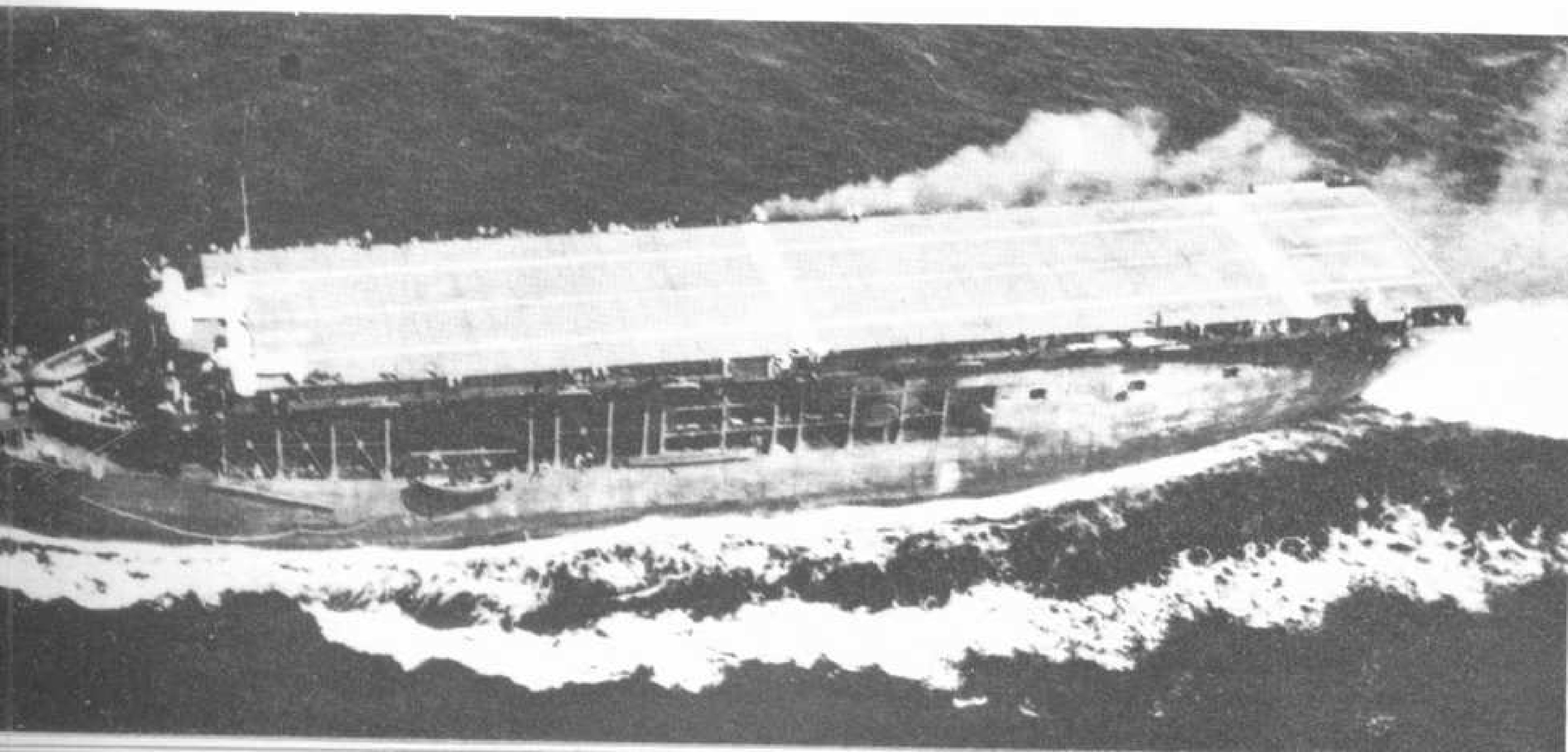
El ministro de Defensa, por consejo de sus expertos, había invitado a los responsables del armamento en Gran Bretaña, a que dieran la máxima prioridad a la realización de naves provistas de catapulta para lanzar aviones de caza contra los Cóndor germanos. Extendiendo este concepto de la protección aérea a los convoyes y en función antisubmarina, se decidió construir también pequeños portaaviones auxiliares. La primera nave de este tipo se obtuvo de la conversión de un buque mercante alemán —el Hannover— capturado lejos de las costas de Santo Domingo, en febrero de 1941, por un crucero británico y un cazatorpedero canadiense. Se quitaron todas las superestructuras del buque mercante y se construyó un puente de vuelo de 142,5 m de longitud. Debajo del puente se dispusieron un local para las reparaciones y un conjunto de depósitos para el reabastecimiento de los aviones. No se habían previsto hangares cubiertos y, en consecuencia, ni siquiera ascensores para el trasporte de los aviones al puente de vuelo. Por ello se redujo forzosamente la cantidad de aviones embarcados, no existiendo posibilidad de refugio para los mismos. Como aviones se eligieron los biplanos Fairey "Swordfish" y los Grumman F4F-3, denominados Martlet por los ingleses. Fabricados en América desde 1937, los Martlet eran en esa época, los aviones embarcados de mejores performances de la flota británica, con excepción quizá de los Sea Hurricane; estaban armados con cuatro ametralladoras de 12,7 mm de calibre. Los Swordfish, lentos y realmente arcaicos, podían llevar en cambio bombas o cargas de profundidad por un total de aproximadamente 700 kilogramos.

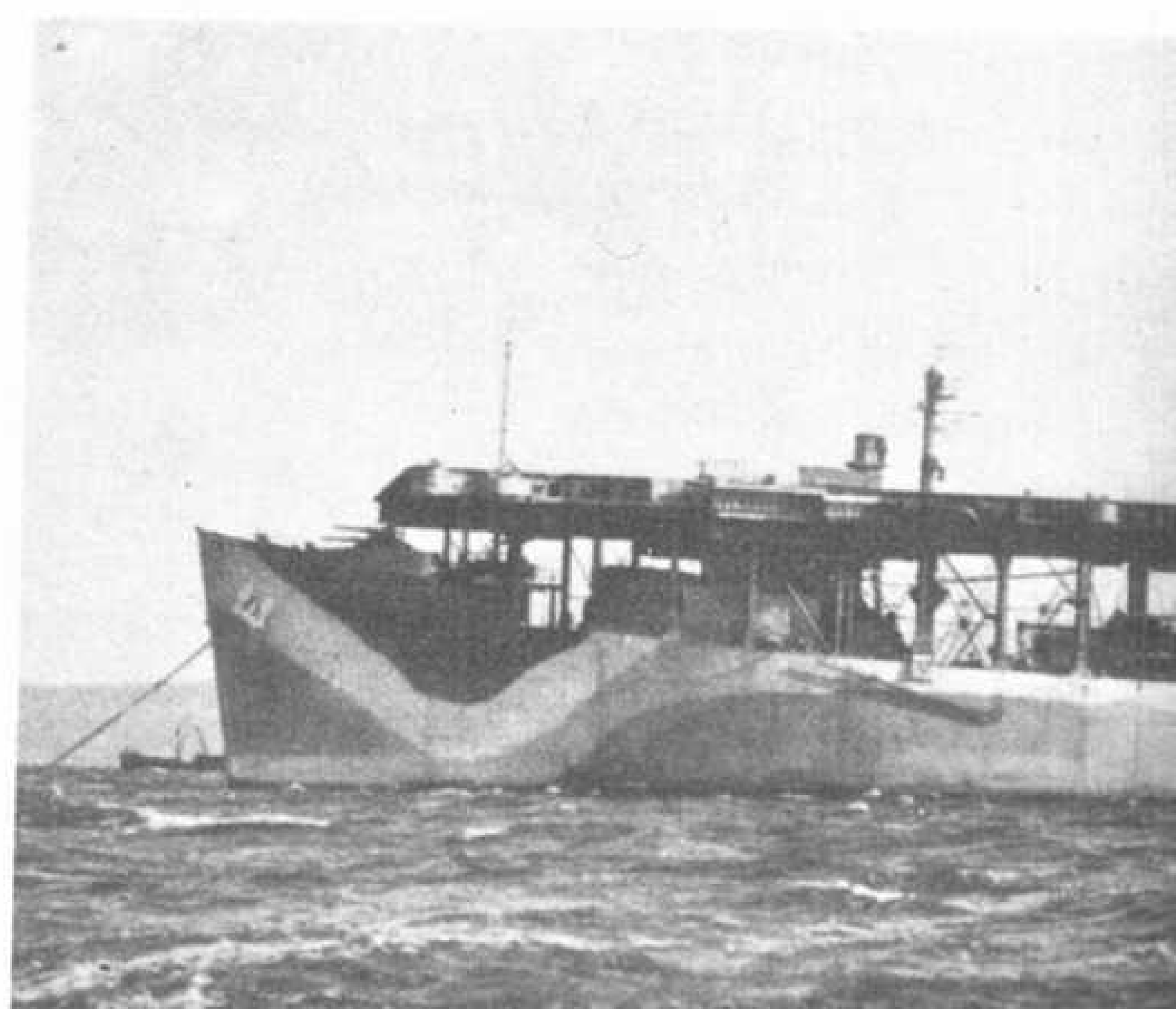
Las operaciones se desarrollaban de esta manera: dos aviones estaban en vuelo continuamente alrededor del convoy que debían escoltar, volando en círculo uno en sentido horario y el otro en sentido antihorario. Entre tanto, dos aviones eran preparados para el decolaje, mientras los dos restantes se mantenían como reserva. Cuando los dos



Martlet en vuelo se preparaban para aterrizar, los dos aviones ya listos decolaban; los de reserva eran preparados entonces para suceder a los que recién habían partido, y los que habían aterrizado eran reabastecidos; los pilotos aprovechaban de la parada para reposar. De esta manera, el portaaviones auxiliar Audacity lograba asegurar un servicio de patrullaje aéreo continuo durante toda la navegación.

El Audacity concluyó su preparación en agosto de 1941; en ese mismo mes los Sea Hurricane de los buques mercantes provistos de catapulta obtenían su primera victoria aérea derribando un Cóndor germano. El empleo de los aviones







Derecha: soldados británicos con ametralladoras antiaéreas en la isla de Malta (Imperial War Museum).
Derecha segundo término: un mecánico asiste al piloto de un Hurricane que se prepara para salir de su refugio de bolsas de arena para un decolaje desde Malta (Imperial War Museum).
Abajo: la tripulación de un Ju.88A de las fuerzas alemanas en el Mediterráneo pinta en la deriva del avión las formas de las naves británicas atacadas (Bundesarchiv, Koblenz)



catapultables y del portaaviones de escolta demostró ser tan prometedor, que la vieja nave de apoyo de hidroaviones Pegasus también fue provista de catapultas para el lanzamiento de caza, a pesar de que, evidentemente, no se podía pensar en patrullajes de protección efectuados con aviones catapultados que, al finalizar el vuelo, se perdían irremediablemente.

Los portaaviones auxiliares americanos

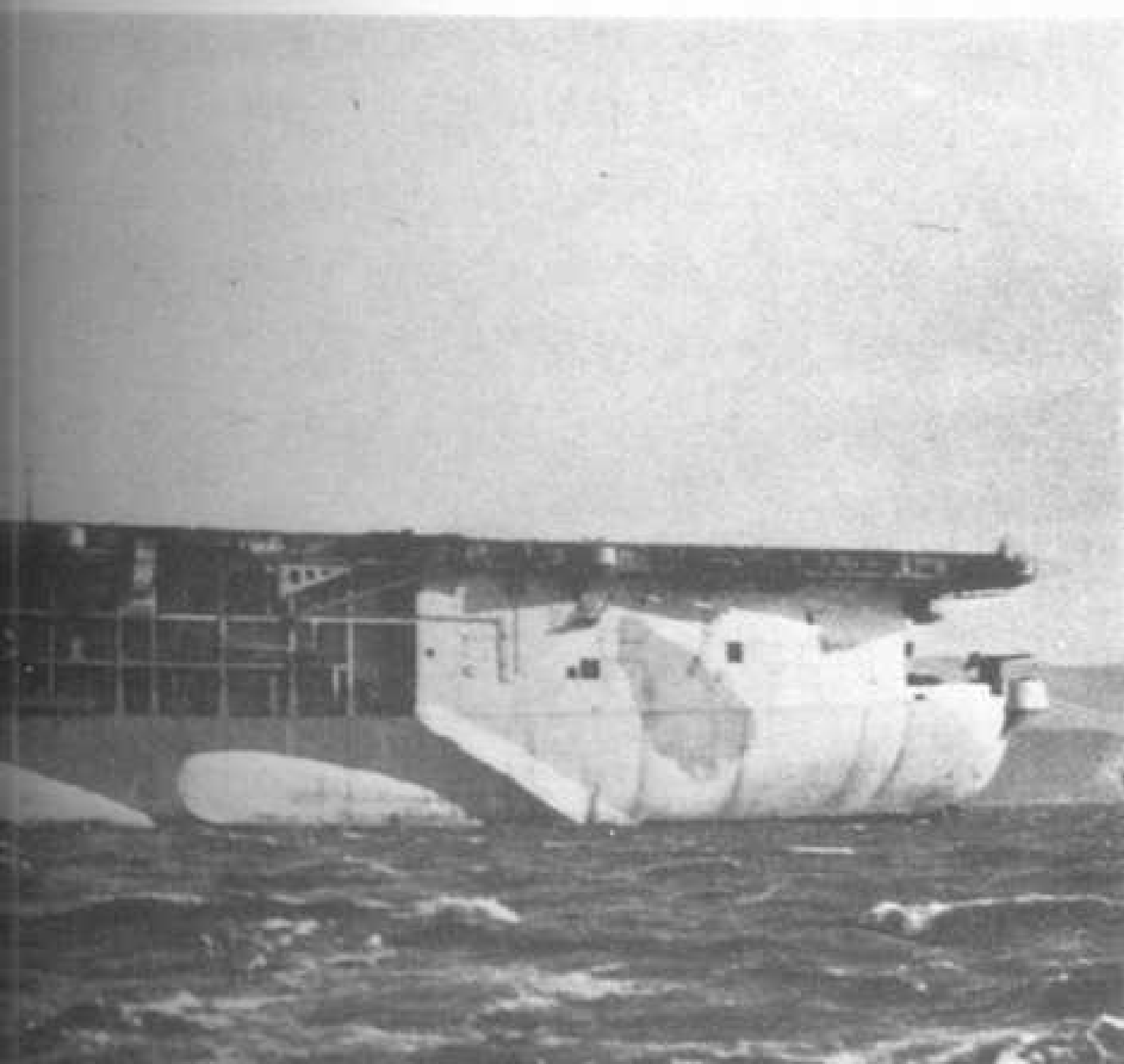
En la decisión de los ingleses de armar algunos portaaviones de escolta había influido, seguramente, la actitud de los americanos. A medida que las amenazas de guerra se hacían más evidentes sobre el mundo, la marina de los Estados Unidos había puesto a punto proyectos para la preparación de nuevos portaaviones.

Ya desde enero de 1941 la marina americana había decidido predisponer la conversión de algunos buques mercantes en portaaviones de escolta. No apremiados aún por necesidades bélicas y, utilizando tanto el elevado potencial de la industria naval como su experiencia en materia de portaaviones, los americanos elaboraron un proyecto de conversión más sofisticado que el británico. Pasando por varias fases, entre ellas la conversión en el portaaviones Wolverine y el adiestramiento de las tripulaciones en un barco de ruedas que operaba en los grandes lagos, el Seeandbee, se definió finalmente un tipo de portaaviones auxiliar con un puente de 134 m de longitud, con hangar en la parte inferior y un ascensor para poder llevar los aviones al puente de vuelo; éste, contrariamente a lo que sucedía con los ingleses, quedaba totalmente despejado.

El 6 de marzo de 1941, los americanos comenzaron la conversión de dos buques mercantes, el Mormacmail y el Mormacland, de 7900 y 9000 toneladas respectivamente. El 2 de junio del mismo año, y después de menos de tres meses del comienzo de los trabajos, quedaba concluida la conversión del Mormacmail que recibía el nuevo nombre de Long Island. Estaba armado con un cañón antinave y dos cañones antiaéreos y podía trasportar nada menos que 21 aviones de ala fija. En esa época, el cazatipo embarcado, el Grumman F4F-3, se fabricaba aún en la primera variante con alas no replegables y carecía, por lo tanto, del recurso que habría permitido el alojamiento de una mayor cantidad de aviones en los hangares de las unidades auxiliares.

El segundo buque mercante, el Mormacland, fue finalizado algún tiempo después pero en lugar de entrar a formar parte de la flota estadounidense fue cedido a la Royal Navy, donde prestaría servicio como portaaviones auxiliar, con el nombre de Archer, desde noviembre de 1941.

Este programa de construcciones de portaaviones auxiliares por parte de los americanos llegaría a niveles excepcionales en los años siguientes, en especial en 1944, cuando se introdujeron en el servicio nada menos que 34 portaaviones de escolta. Debe destacarse que la marina de los Estados Unidos también estaba estudiando el uso de aviones de tipo no convencional, para equipar estos pequeños portaaviones: autogiros, aviones dotados de grandísimos hipersustentadores capaces de decolar en menos de 100 metros y hasta pequeños dirigibles de tipo K. Este insólito despliegue de aparatos había sido estudiado teniendo en cuenta que el proyecto original de los portaaviones auxiliares preveía la construcción de puentes de vuelo que no llegaban a los 100 metros de longitud. En cambio, como ya se ha visto, el Long Island y el Archer tuvieron puentes mucho más largos y en consecuencia se pudo volver, con gran satisfacción por parte de los pilotos, a los aviones de tipo tradicional.



La amenaza de los submarinos

Empero no debe creerse que la adopción de portaaviones de escolta y de buques mercantes con aviones catapultables resolvía de golpe todos los problemas del tráfico marítimo británico, evitando la amenaza de los U-Boot. En realidad tal amenaza siguió siendo siempre seria, e incluso aumentó con el progreso del tiempo; a medida que la industria alemana producía nuevos modelos de submarinos, más grandes y más perfeccionados y se ponían a punto nuevas técnicas de ataque, en especial aquella famosa de la "manada de lobos". Además, los submarinos alemanes acostumbraban comúnmente atacar de noche en emersión y, a pesar de que se los podía avistar con facilidad, la velocidad más elevada que podían desarrollar en superficie los hacía menos vulnerables.



En un campo siciliano un trimotor de bombardeo Cant.Z. 1007 bis (arriba) calienta los motores, ante la inminencia de una acción sobre Malta (Aeronáutica Militar Italiana).
Abajo: un convoy inglés en el Mediterráneo en 1941, con los portaaviones Furious, Ark Royal y Argus. Una de las unidades se prepara para lanzar algunos Hurricane para reforzar las defensas de Malta (Archivo Apostolo)





Los mismos buques mercantes provistos de caza sufrieron las consecuencias de esta táctica. El 27 de mayo de 1941, por ejemplo, la nave Michael E. fue torpedeada y hundida por un U-Boot antes de poder lanzar su caza.

Idéntica suerte le tocó al Audacity. El portaaviones auxiliar había entrado en línea en setiembre de 1941 y se había comportado muy bien durante las primeras semanas de operaciones, logrando avistar algunos submarinos alemanes con sus aviones. La acción de los Martlet había provocado la inmediata inmersión del submarino. Sin embargo, una escolta formada por dos caza solamente no podía resistir y malograr los ataques en forma conjunta de los submarinos y los Cóndor, y los convoyes escoltados por el Audacity sufrieron algunas pérdidas, tanto por obra de los U-Boot como de la Luftwaffe.

El episodio decisivo se produjo a mediados de diciembre de 1941. El 14 de ese mes el Audacity zarpó de Gibraltar para escoltar un convoy que se dirigía hacia los puertos orientales de Gran Bretaña. El convoy fue atacado inmediatamente varias veces por los submarinos alemanes y hubo muchas intervenciones de los aviones británicos (los Grumman F4F-3 "Martlet"), que obligaron a los U-Boot a sumergirse repetidamente. El 17 de diciembre un Martlet cayó sobre un submarino alemán tomándolo bajo el fuego de sus cuatro ametralladoras, pero éste respondió con precisión logrando derribar al avión.

En los días siguientes hubo varios episodios similares que atestiguaban la agresividad de los tripulantes de los submarinos germanos y las dificultades del tráfico marítimo de superficie. En la noche del 21 de diciembre, el U-751 logró penetrar en el convoy y torpedear un buque mercante: de las otras naves se lanzaron luces de bengala para iluminar la zona y descubrir al atacante. Esta inesperada iluminación favoreció por el contrario, al submarino alemán, cuyo comandante al divisar al Audacity dio órdenes de torpedearlo. Alcanzado sucesivamente por tres torpedos, el primer portaaviones auxiliar británico se hundió en pocos minutos.

El balance del ataque a ese convoy se cerró de manera gravosa para ambas partes en cuestión: un portaaviones auxiliar, un cazatorpedero y dos buques mercantes perdidos por los ingleses, más otros dos dañados y cinco submarinos perdidos por los alemanes. Además, la Luftwaffe había perdido dos Focke Wulf-200 "Condor" contra los cinco Martlet que se hundieron con el Audacity (el resto había sido derribado algunos días antes del hundimiento de la nave).

Este episodio demuestra, efectivamente, lo peligrosa que era aún la actividad de los submarinos alemanes y que los mismos hallaban un terrible enemigo en el patrullaje aéreo de escolta de los convoyes británicos.

El U-Boot se rinde

Los ingleses habían obtenido una cierta ventaja en la protección del tráfico marítimo de la ocupación de las bases islandesas, que se produjo inmediatamente después de la ocupación de Dinamarca por parte de los alemanes. Entre tanto, las excelentes relaciones existentes entre los Estados Unidos y Gran Bretaña, que ya se habían concretado en la gran provisión de reabastecimientos de todo tipo (inclusive naves y aviones) llevaban a una decisión de mucha importancia con respecto a los fines bélicos. En efecto, los Estados Unidos decidían sustituir a los ingleses en las bases de Islandia, a partir del 1º de julio de 1941, informando a las naciones beligerantes que la escolta de los convoyes en navegación en el Atlántico septentrional estaría a cargo de los americanos hasta las aguas islandesas.

Mientras los americanos sustituían a los ingleses, se verificaba uno de los más singulares episodios de la guerra aeronaval en el Atlántico.

El 27 de agosto de 1941, un bimotor de bombardeo y patrullaje marítimo Lockheed "Hudson", decolado desde la pista de Kaldadarnes a72 km de Reyk-



Los primeros Spitfire (derecha), lanzados hacia Malta por el Eagle el 7 de marzo de 1942, eran los Mk.V del 249 Squadron. Abajo, izquierda: un Ju.88 escoltando a un convoy del Eje. Abajo, derecha: el 23 de marzo de 1942 llegaban a La Valeta (Malta) dos naves que partieron en convoy desde Medio Oriente. El 26, durante la descarga, las naves fueron hundidas por los Ju.88; en la fotografía, el Talbot mientras arde

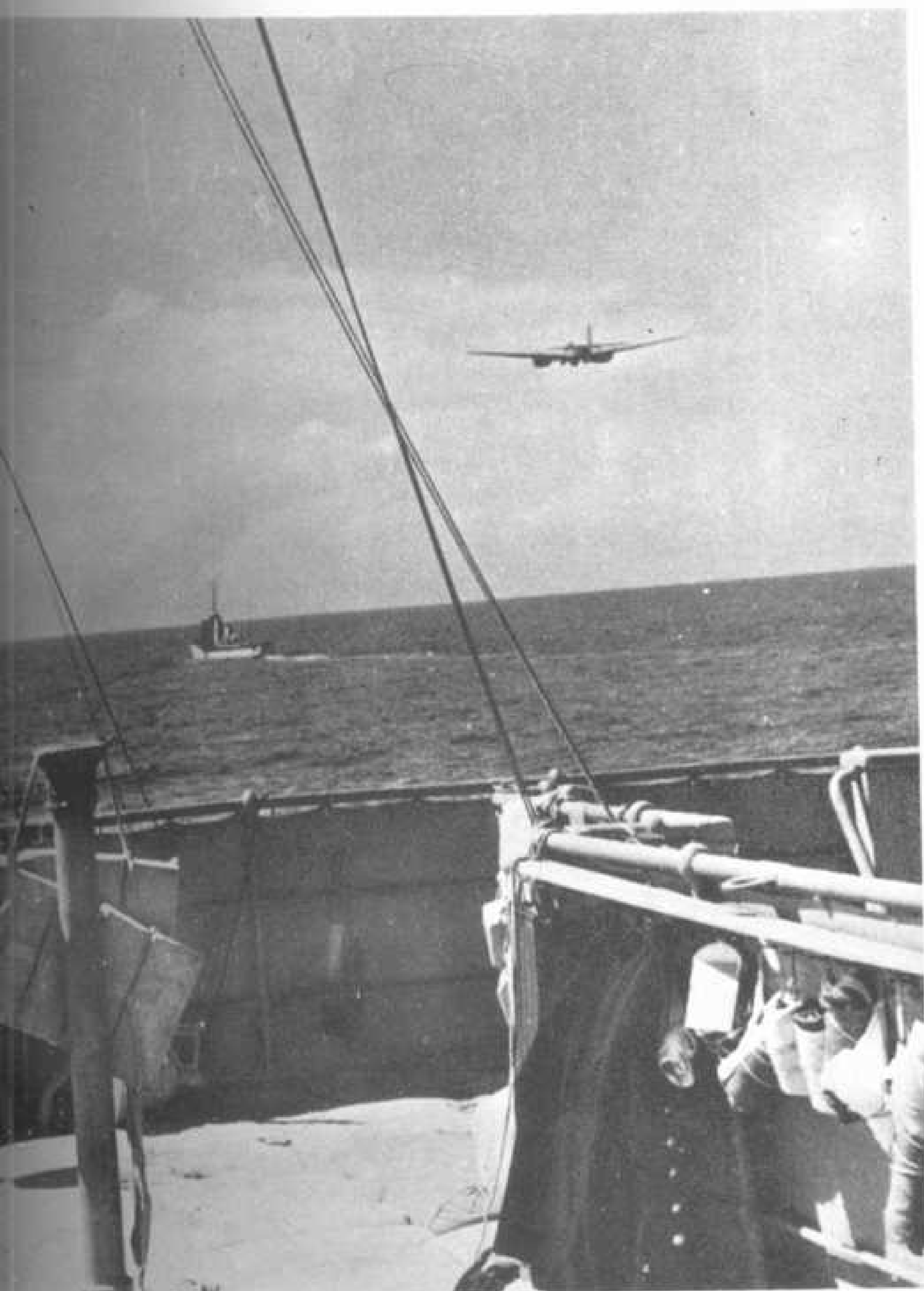
javik (la capital islandesa), estaba patrullando el océano en busca de un convoy al cual proteger. En efecto, se sabía que en la zona se había avistado a dos submarinos alemanes. El Hudson volaba muy bajo, a cien metros aproximadamente de la superficie del mar, debajo de una baja capa de nubes que cubría el mar. Los aviones antisubmarinos británicos estaban en condiciones desde hacía poco de volar tan bajo, porque las primitivas bombas habían sido sustituidas con auténticas bombas de profundidad, que estallaban debajo de la superficie del agua. Esto significaba, además de todo, una cierta seguridad para el avión, mientras que anteriormente, el lanzamiento de bombas de tipo tradicional desde baja altura podía alcanzar al mismo atacante en la explosión.

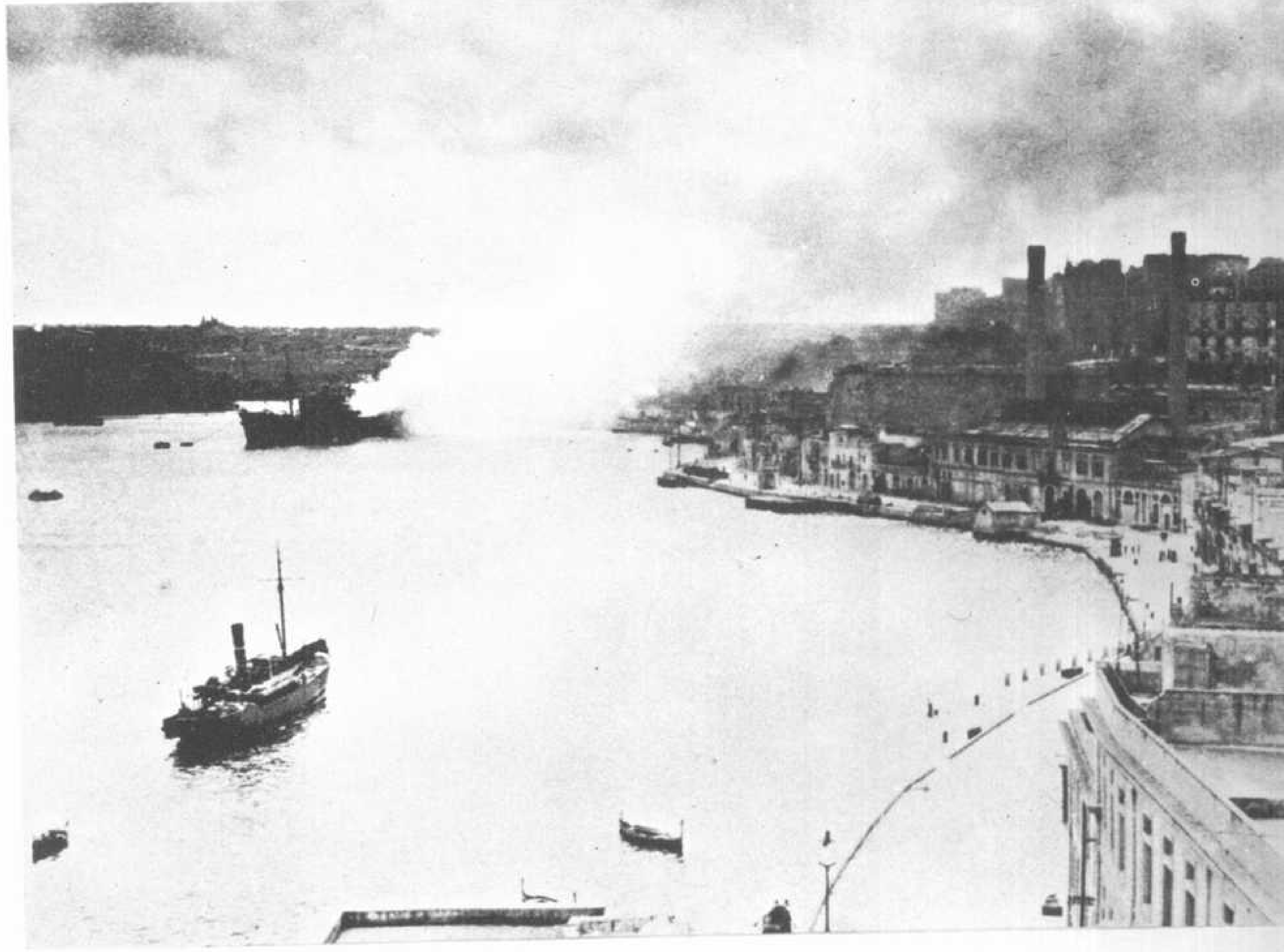
El Hudson, al salir de un chubasco, se halló de repente precisamente sobre el submarino U-570 que estaba saliendo a la superficie. El avión piloteado por Thompson, comandante de grupo, desenganchó inmediatamente sus cuatro bombas de ciento diez kilogramos cada una, que provocaron daños en el casco. La tripulación del UO/Boot salió rápidamente al puente para combatir con el cañón, pero el avión británico comenzó a disparar con todas sus ametralladoras. Los alemanes agitaron entonces una bandera blanca, indicando que se rendían.

Durante algún tiempo el avión continuó sobrevolando el U-570, amenazando a los alemanes, reunidos todos en el puente, hasta que una nave británica de superficie intervino para capturar a la tripulación enemiga y al submarino. Puesto nuevamente en servicio, fue empleado por el Almirantazgo británico en operaciones contra los alemanes, hasta que fue radiado definitivamente de la línea. No se trató del primer caso de un submarino capturado por un avión, dado que el 5 de mayo de 1940 dos hidroaviones alemanes Arado Ar.196-A2 del Künstenfliegergruppe 706 habían capturado al submarino británico Seal, en Kattegat, en circunstancias similares, pero el episodio según parece puso furioso a Hitler.

EL "CENTINELA" FIEL

"Desde la época de Nelson, Malta ha sido un fiel centinela británico a la guardia del estrecho y vital corredor marino a través del Mediterráneo central..." Con estas palabras, el primer ministro Churchill resumía con eficacia el papel desempeñado por la pequeña isla en las operaciones bélicas en el Mediterráneo. En efecto, Malta fue un fiel centinela. Los aviones trasladados a la isla jamás dejaron de molestar, aunque con esporádicos ataques, preferentemente nocturnos, la actividad de las bases costeras aéreas y navales de Italia meridional y, sobre todo, de Sicilia. Partiendo de Malta, aviones y unidades de guerra

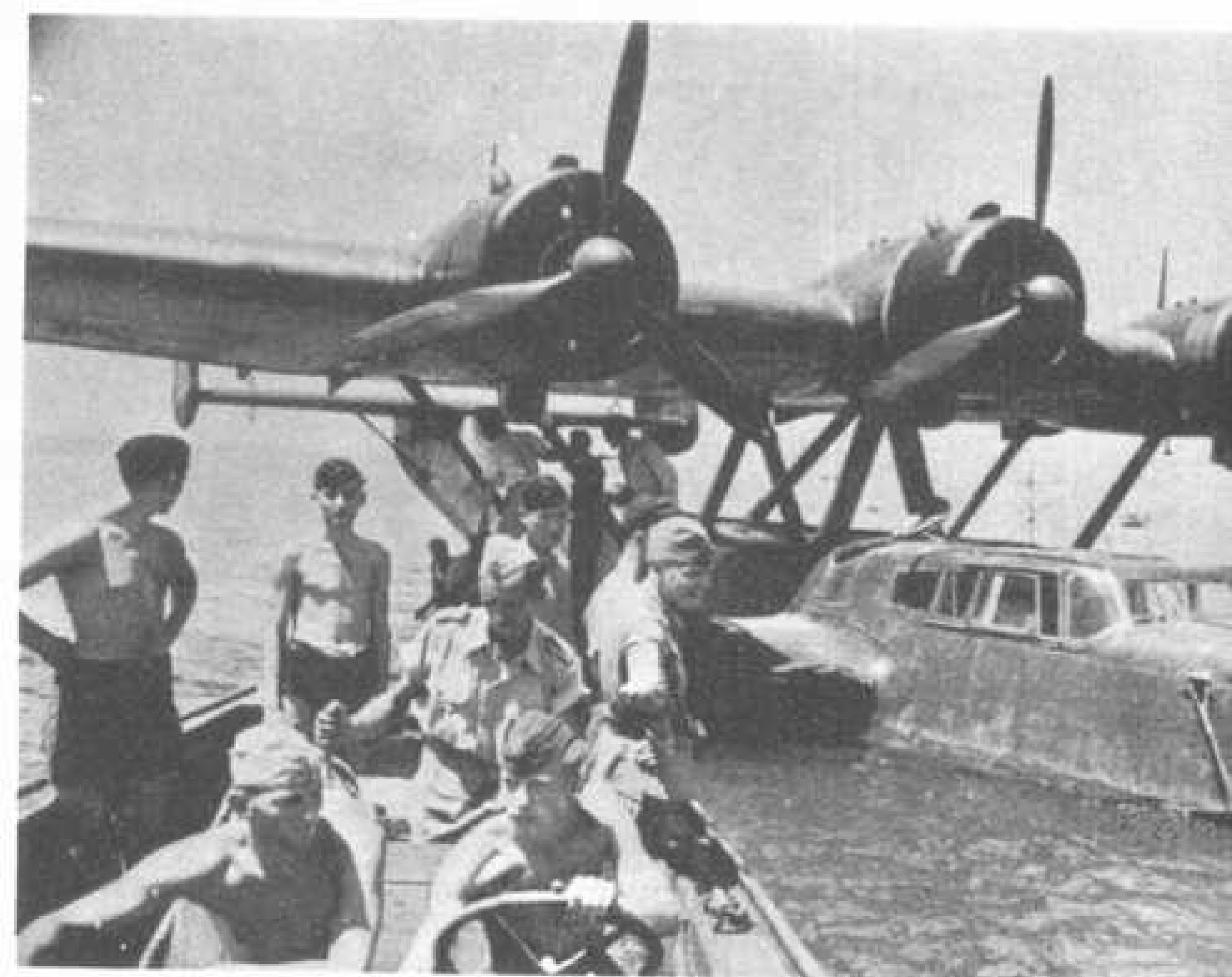




En orden descendente: El mariscal Kesselring con algunos tripulantes del II CAA en el campo siciliano de Comiso (Archivo Bignozzi).
En 1941 se trasladó a Sicilia para las operaciones sobre el mar, la 173a. Escuadrilla de observación: única unidad dotada de bimotores Fiat CR 25.
La tripulación de un hidroavión alemán Dornier Do.24 T, empleado en el Mediterráneo, sobre todo en misiones de auxilio a los náufragos (Bundesarchiv, Koblenz).
Izquierda: Macchi 200 de la 1a. Ala en un aeropuerto siciliano en 1941. Se observan los muros de protección antiesquirlas (Archivo Coggi)



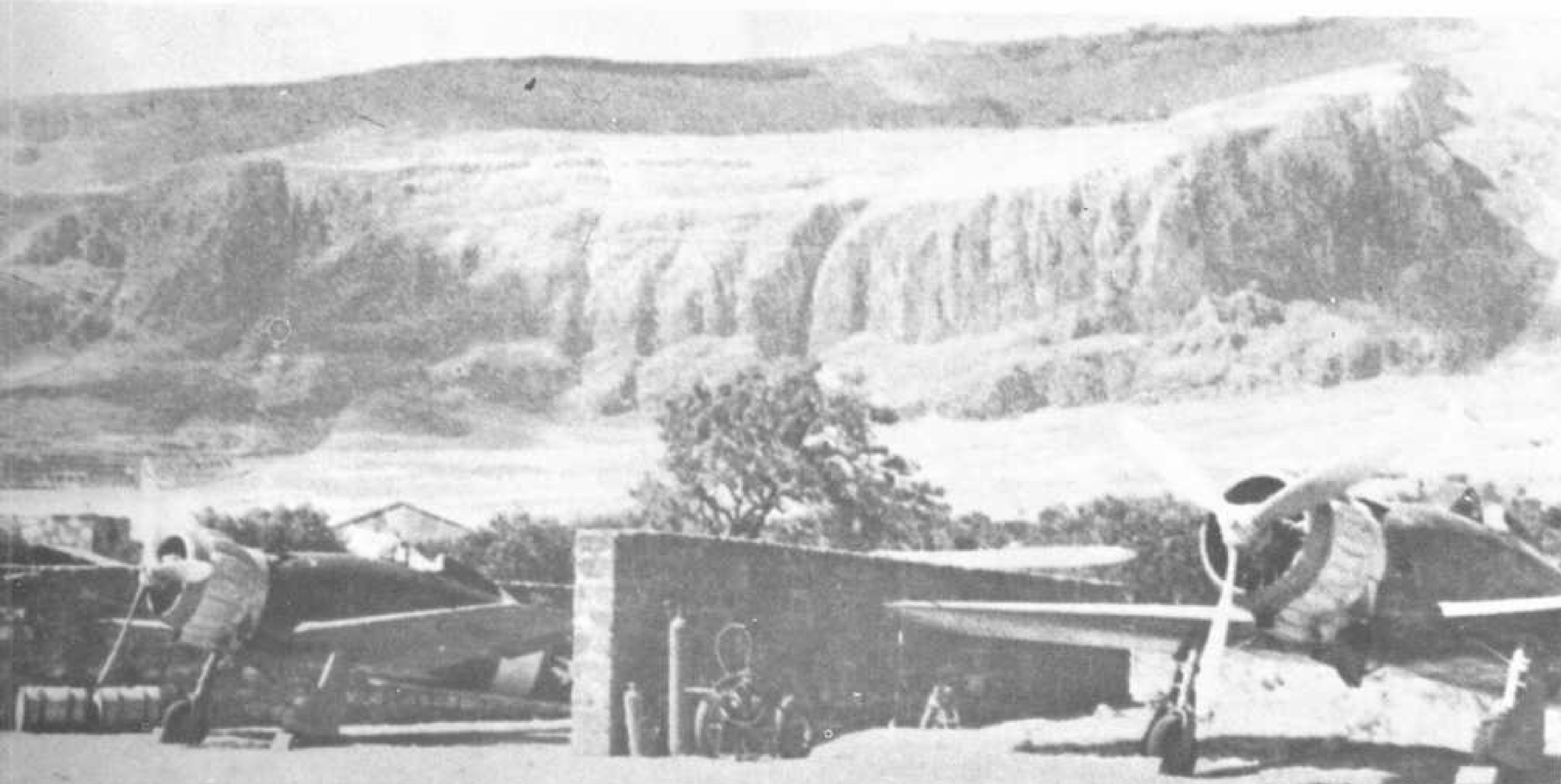




británicos obstaculizaban el tráfico entre Italia y África septentrional, importantísimo para poder alimentar las siempre crecientes demandas de las tropas del Eje.

La posición estratégica de Malta se reveló determinante desde los primeros meses del conflicto. Entrada en el campo sin un plan para la ocupación de la isla, Italia organizaría más tarde una fuerza con la ayuda de los alemanes, para intentar un desembarco en la plaza fuerte. Antes de que se estudiaran planes para la ocupación de la isla se trató de neutralizar a Malta con violentos bombardeos, que se volvieron especialmente intensos en los primeros meses de 1941. En esa época había comenzado a actuar el X Cuerpo Aéreo Alemán en el Mediterráneo central, desde sus bases apostadas en Sicilia. Hasta el mes de mayo de 1941, entre 200 y 350 aviones de la Real Aeronáutica y de la Luftwaffe se ocuparon casi periódicamente de la isla, atacando sin cesar las instalaciones navales y aéreas. Los bombardeos se llevaban a cabo tanto con acciones aisladas como de grupo, con ataques de altura y en picada, frecuentemente con oleadas sucesivas que, a pesar de alinear pocos aviones por oleada, se sucedían durante todo el transcurso del día. Además, los aviones del Eje ejercían una feroz vigilancia alrededor de Malta, atacando los convoyes que intentaban reabastecer la isla de víveres, armas, municiones, combustible y aviones. En lo que concernía a los aviones, los multimotores lograban llegar a la isla con sus propios medios, con vuelos frecuentemente bastante afortunados desde Gibraltar, pero esto no era posible para los caza, considerando su reducido alcance. En consecuencia le correspondió a los portaaviones británicos asumir la tarea de reabastecer de aviones a Malta, acercándose en todo lo posible a la isla para dejar partir en su dirección a los aviones de caza trasportados.

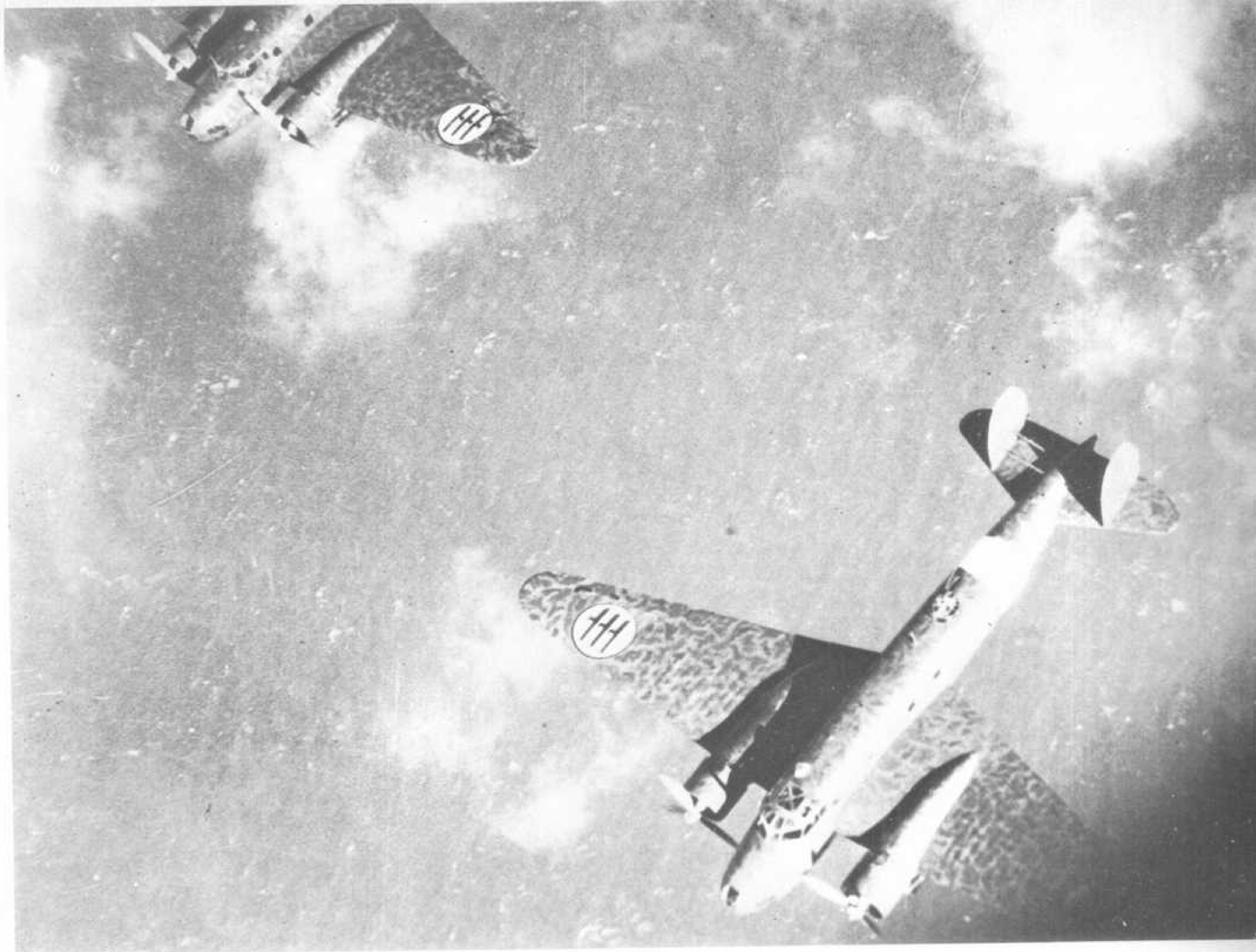
Este tipo de operaciones, en un principio esporádicas, se convirtió muy pronto en costumbre y en sólo ocho meses, desde abril a noviembre de 1941, los portaaviones Ark Royal y Furious, con la intervención extraordinaria del Argus (sólo en el mes de noviembre), lanzaron hacia Malta 347 caza de tipo Hurricane y 18 aviones torpederos; sólo 20 caza se perdieron durante las operaciones, cuando los Spitfire según parece, fueron obligados a decolar por error a una cantidad de millas marinas (de 1853 m cada una) desde Malta, igual a su alcance en millas estatutarias (de 1609 m cada una), terminando por lo tanto en el mar, al agotarse el combustible. En consecuencia las unidades aéreas ítalo-alemanas debieron combatir contra una cantidad igual de aviones enemigos, si no superior. Si a esto se suma el hecho de que los ingleses disponían en Malta de aparatos de radar y, por lo tanto, podían hacer levantar vuelo a sus aviones de caza en el momento oportuno tomando casi siempre por sorpresa a los italianos y alemanes, se podrá comprender la dificultad que representaba la isla.



Ataque a los convoyes

En mayo de 1941, los alemanes decidieron trasladar a Grecia y el Mediterráneo oriental el X Fliegerkorps, y todo el peso de las operaciones sobre Malta y en el Mediterráneo central fue asumido por la aeronáutica de Sicilia que, a pesar de estar reforzada en sus efectivos pudo poner en línea una cantidad promedio mensual no superior a los 150-180 aviones, con picos de 200 en los meses de octubre y noviembre. La mayor parte de estos aviones estaba constituida por caza, necesarios precisamente para resistir la nutrida aviación de caza inglesa. Los bombarderos no superaron jamás los 50 aparatos, a los cuales se debían agregar unos doce Stuka, más un máximo de ocho aviones torpederos y de seis aviones de reconocimiento de gran alcance.

Bombarderos italianos BR 20M (derecha) volando hacia Malta. Abajo: el buque inglés Empire Guillemot, hundido el 24 de octubre de 1941 por aviones torpederos de la Real Aeronáutica, los S.79 de la 280a. Escuadrilla, en las cercanías de la isla de La Galite (Aeronáutica Militar Italiana)



A pesar de esto, la actividad de bombardeo fue intensa y sólo en el mes de julio de 1941 los bombarderos de la Real Aeronáutica atacaron nada menos que 108 veces los aeropuertos de Malta y 19 veces las bases de la isla.

Debe tratarse aparte lo concerniente a los convoyes. Los ingleses, como ya se ha dicho, reabastecían a Malta de aviones que llegaban en vuelo desde bases terrestres o desde portaaviones. Para partes delicadas como aparatos de radar, municiones especiales, instrumentos de puntería, etcétera, se valían de submarinos. Pero cada tanto trataban de organizar grandes convoyes, sobre todo para trasportar las grandes cantidades de víveres necesarias para la población de la isla.

Los más importantes de estos convoyes intentaron llegar tranquilos a Malta en los meses de mayo y julio, pero ambas veces fueron atacados en masa por los aviones italianos que habían partido de las bases de Sicilia y Cerdeña. En el curso de estos ataques obtuvieron buenos resultados, en especial, los bombarderos de picada y los aviones torpederos. La Real Aeronáutica, apoyada por aviones alemanes, alcanzó en forma repetida a dos buques de guerra, un portaaviones, algunos cruceros y otras naves de guerra y trasporte en las acciones que se desarrollaron del 8 al 10 de mayo.

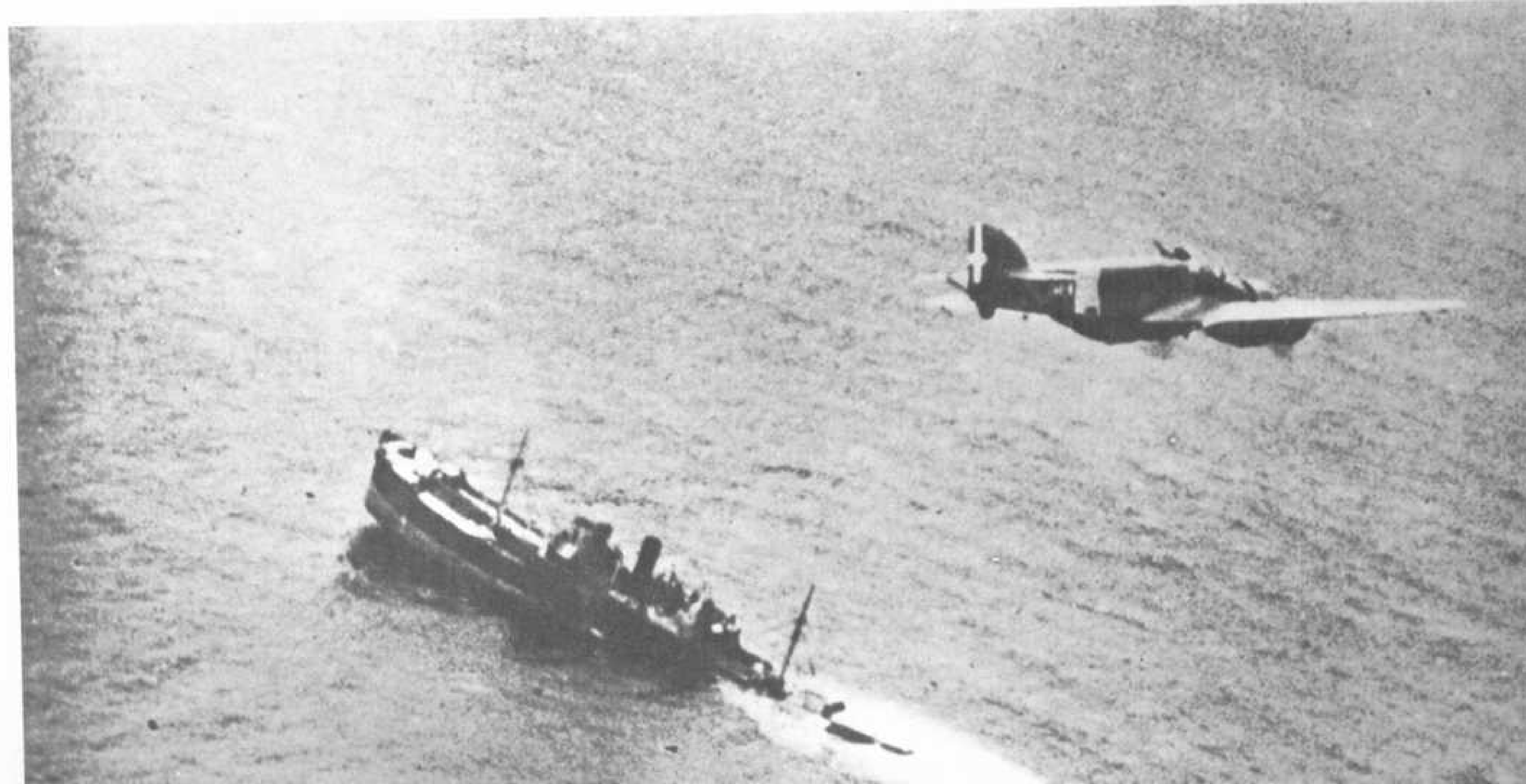
En las realizadas en julio y, especialmente, en los días del 22 al 25, la Real Aeronáutica lleva a cabo por sí sola una serie de ataques contra un fuerte convoy británico escoltado, obteniendo resultados positivos: bombas de poco peso dieron en el blanco sobre los buques de guerra Nelson y Renown; unos diez aviones destruidos o dañados gravemente sobre el puente del portaaviones Ark Royal, alcanzado por dos bombas de poco peso; dos cruceros dañados gravemente y también dos cazatorpederos y un buque; otro crucero y algunos cazatorpederos ligeramente dañados; seis buques y un petrolero hundidos; seis aviones británicos derribados.

El éxito de la gran operación aeronaval de julio habría podido ser mayor si los bombarderos italianos hubiesen estado dotados de bombas de mayor peso del tipo de las perforantes de acción retardada, es decir, de bombas aptas para la acción antinave. Los daños en el portaaviones Ark Royal, por ejemplo, habrían podido ser importantes mientras que, aparte de la destrucción de los aviones, el puente no fue perforado a causa de las bombas de poco peso de los aviones italianos. De todos modos, fue un error atacar las bien protegidas unidades de escolta, en lugar de concentrar la ofensiva contra los trasportes y los petroleros, mucho más importantes.

Regresa el cuerpo aéreo alemán

Mucho más eficientes y peligrosos se habían demostrado, en cambio, los aviones torpederos italianos. Esta especialidad, contrariamente a todas las otras importantes aviaciones militares, había sido descuidada por la Real aeronáutica al punto que al estallar la guerra en 1940, existía sólo el embrión de una unidad para adiestramiento en Goricia y, sólo posteriormente, se constituyó otra unidad similar en el aeropuerto de Capodichino, cerca de Nápoles.

En efecto, la acción de los aviones torpederos era altamente especializada y requería un adiestramiento especial. Además, serían necesarios aviones proyectados especialmente; en cambio, por las conocidas carencias de equipamiento, se emplearon para esta tarea los trimotores de bombardeo S.79, levemente trasformados. Por último escaseaban los torpedos, y es singular que las fábricas italianas los fabricasen de excelente calidad pero para la Luftwaffe. Los primeros contingentes de torpedos, en



El 13 de octubre de 1941, el S.79 del teniente Graziani de la 281a. Escuadrilla torpedeaba en las costas de Alejandría el acorazado Queen Elizabeth; en el lanzamiento el avión sobrevolaba el acorazado Barham (izquierda), fotografiado por el Sub Oficial 1º, De Tomaso. Derecha: las dos unidades inglesas vistas desde el avión del teniente Graziani en la ruta de escape. La 281a. Escuadrilla tenía base en Rodi. Abajo, izquierda: en un campo italiano del Mediterráneo se ponen a punto los torpedos antes de una acción contra la flota inglesa (Aeronáutica Militar Italiana). Abajo, derecha: el Ark Royal a punto de hundirse en las aguas del Mediterráneo el 14 de noviembre de 1941. La unidad había sido torpedeada el día anterior por el submarino alemán U-81 (Imperial War Museum)





efecto, fueron retirados casi por la fuerza, de la producción destinada a Alemania.

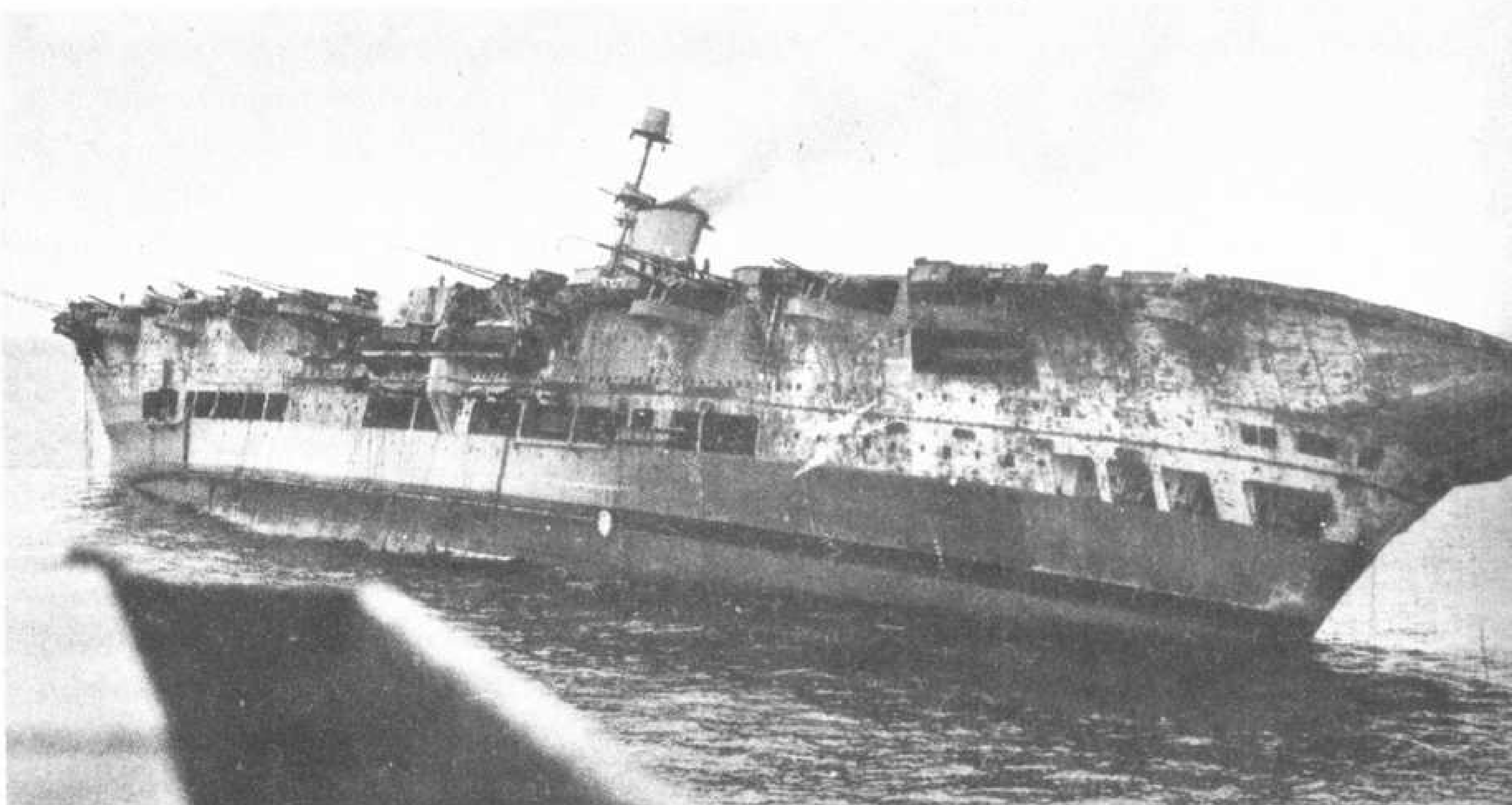
A fines del verano de 1941, cuando la importancia del campo de operaciones mediterráneo y la necesidad de proteger el tráfico marítimo con África septentrional se hicieron totalmente evidentes, se decidió que la Luftwaffe regresara a Sicilia.

El acuerdo se concretó hacia fines de octubre y se estableció que, a partir del 1º de diciembre de 1941, la Luftwaffe enviaría a Sicilia el Segundo Cuerpo Aéreo Alemán. El comando del II CAA se estableció en Roma y se confió al mariscal Kesselring, llamado expresamente del frente ruso. El II CAA estaba organizado en 52 escuadrillas, disponía de 30000 hombres y de una división de artillería antiaérea. Pero en realidad, el Cuerpo Aéreo Alemán comenzó sus operaciones masivas sólo en enero de 1942 y, al finalizar el 31 de diciembre de 1941, disponía en Sicilia de sólo 50 Ju.88 de bombardeo y de un par de docenas de caza del tipo Bf.109F.

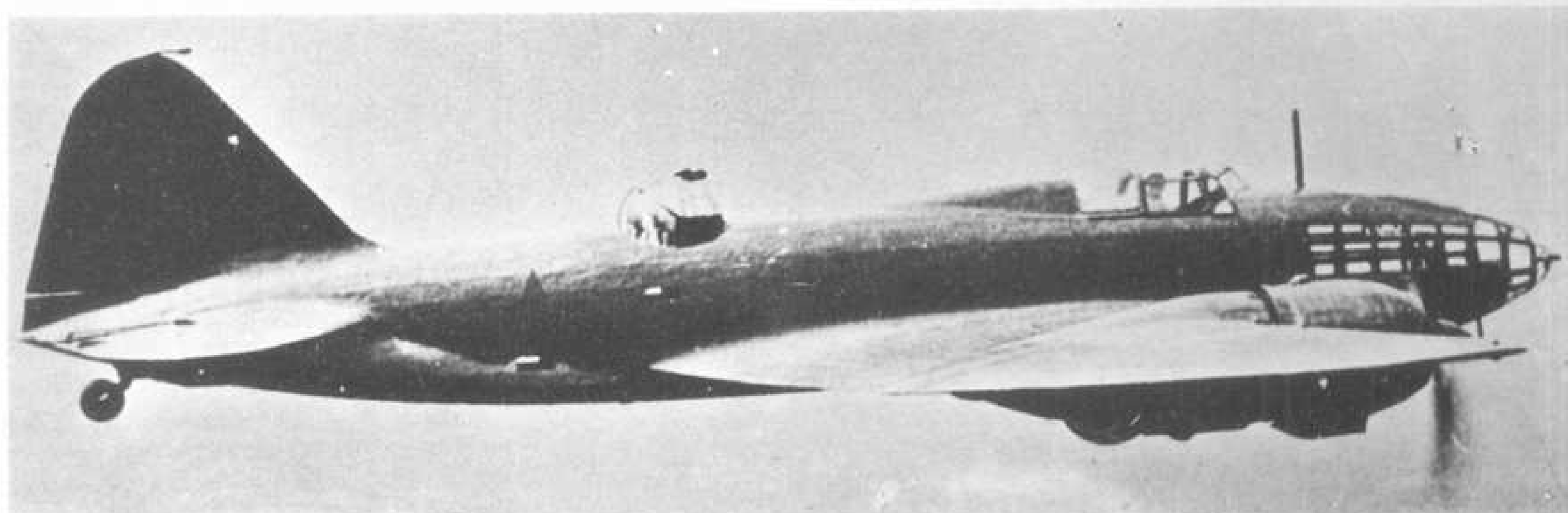
Mientras los aviones de la Luftwaffe comenzaban a afluir a Sicilia y la Real Aeronáutica disminuía la cantidad de sus propios aviones en las bases de la isla, un U-Boot llevaba a cabo uno de los más brillantes ataques de la guerra naval en el Mediterráneo, contra el portaaviones Ark Royal.

Los ingleses, en efecto, al enterarse del próximo aumento de potencial de las fuerzas aéreas del Eje, habían hecho zarpar la fuerza H desde la base de Gibraltar para reabastecer a Malta con 37 Hurricane trasportados por el Ark Royal y por el viejo portaaviones Argus. El 12 de noviembre se concluyó el lanzamiento de los aviones de caza (aunque tres Hurricane se perdieron en el mar) y la Fuerza H cambió su ruta para regresar a Gibraltar. El 13 de noviembre, el submarino alemán U-81 logró penetrar a través de la pantalla de cazatorpederos que protegían al Ark Royal y alcanzar con un torpedo al portaaviones. El daño parecía limitado, pero el portaaviones comenzó a embarcar agua en tal cantidad que, poco a poco, zozobró hundiéndose. La tripulación se salvó mientras que todos los aviones se perdieron; y Gran Bretaña sobre todo, quedó sin portaaviones en el Mediterráneo.





El bombardero bimotor soviético Ilyushin Il-4 (DB-3F) (abajo), protagonista del primer bombardeo ruso de Berlín y de muchos ataques sobre las ciudades más grandes del frente posterior alemán (Archivo Apostolo).
Más abajo: en un aeropuerto soviético, sede de unidades de bombardeo de gran alcance, algunos artilleros preparan las bombas. En el fondo, bimotores DB-3F (Archivo Bignozzi)



LOS RUSOS SOBRE BERLÍN

En la mañana del 8 de agosto de 1941, el cuartel general de la Luftwaffe enviaba a los periodistas de los países aliados y neutrales acreditados en Berlín este comunicado: "Importantes fuerzas aéreas británicas, evaluadas en por lo menos 150 aviones, han intentado esta noche bombardear Berlín. Nuestros caza y nuestra artillería antiaérea han dispersado las fuerzas aéreas enemigas. De 15 aviones que han logrado llegar hasta la ciudad, nueve han sido derribados". El comunicado parecía aclarar lo que había sucedido durante esa noche. En Berlín todos habían oído los disparos furiosos de la artillería antiaérea, la caída de las bombas; habían visto las luces de los reflectores cortando el aire en busca de los incursores y habían observado las llamas de algunos incendios provocados por las bombas. Pero ningún bombardero enemigo había sido derribado. Lógicamente que si los alemanes hubiesen podido obtener este resultado, se habrían dado cuenta de que no se trataba de aviones ingleses. En efecto, se trataba de bombarderos soviéticos que habían desencadenado una acción ofensiva, hábilmente planificada y llevada a cabo brillantemente, contra la capital del Reich. Goering por cierto podía pensar en todo excepto en el hecho de que los rusos, apremiados por la Wehrmacht y con una aviación diezmada por las fuerzas aéreas alemanas, tuviesen la voluntad y los medios para realizar una incursión con valor demostrativo solamente.

En efecto, el bombardeo ruso a Berlín pertenecía a esa clase de empresas que no tienen un fin inmediato, militarmente justificable, pero que a los fines sicológicos revisten una importancia muy grande.

Para poder efectuar la incursión, los soviéticos habían hecho afluir algunos bombarderos bimotores Ilyushin DB-3F de una de las unidades del Mar Báltico, desde el mes de julio de 1941. No se trataba de aviones de gran radio de acción, como habría requerido la incursión sobre Berlín, pero los técnicos de la aviación soviética prepararon una serie de depósitos suplementarios que fueron colgados debajo de las alas de los aviones, destinados a aumentar su alcance. Con esta modificación, demostraron que los Ilyushin estaban en condiciones de recorrer en vuelo distancias sin escala de 2500 kilómetros.

Mencionaremos algo sobre estos aparatos. Los DB-3F (luego Il-4) constituían la variante más moderna del DB-3 y, con respecto a esto, utilizaban motores más potentes que permitían una velocidad de 445 km/h. En algunos vuelos efectuados antes de la guerra para la obtención de records, el conocido piloto de prueba soviético Vladymir Kokkinaki había obtenido resultados significativos con los DB-3F, adjudicándose muchas marcas de consideración. Se trataba de todos modos de los bombarderos más veloces que disponían los rusos, con tripulaciones muy bien adiestradas y fueron destinados por ello al ataque sobre Berlín.

Una competencia con el tiempo

La base de operaciones para moverse hacia la capital alemana se estableció en un pequeño aeropuerto con pista de hierba en la isla de Esel, lejos de las costas de Estonia. El aeropuerto estaba próximo a las líneas alemanas y casi detrás de la formación del frente, tanto es así que pocos días después de la incursión sobre Berlín el aeropuerto caería bajo el control germano. El mismo Kokkinaki fue llamado de urgencia a la base con el fin de preparar a las tripulaciones para el difícil decolaje desde la pista de hierba, llevando una pesada carga de bombas y nafta. A último momento, cuando la partida para la misión parecía inminente, un violento ciclón que arreció en la zona durante algunos días obligó a postergar la incursión. Era una verda-









En orden descendente: una de las tripulaciones del ataque soviético sobre Berlín. En la foto de izquierda a derecha: el capitán piloto de la Guardia Hetman, el navegante capitán de la Guardia Bzhilenko, el radiotelegrafista sargento Zarechnev. Esta tripulación fue condecorada por haber efectuado más de 140 misiones, incluidos los ataques sobre Praga, Varsovia, Budapest, Dánzic, Königsberg (Archivo Bignozzi). Un bimotor DB-3F es preparado para un decolaje nocturno (Archivo Apostolo). El navegante de un bombardero soviético, el teniente Roshchenko, quien fue condecorado con la orden de Lenin a la edad de 22 años. El avión es un TB-7 (Archivo Bignozzi). Abajo: un bombardero Mitsubishi Ki-21-Ia volando sobre China. Estos aviones tenían motores Mitsubishi de 850 caballos y llevaban 750 kg de bombas

dera competencia con el tiempo, dado que el avance de la Wehrmacht proseguía incesantemente y de un momento a otro los alemanes podían desembarcar en la isla.

El 7 de agosto finalmente, las oficinas meteorológicas comunicaron que el ciclón se estaba alejando y el comando de la aviación del Báltico dio la orden de partida a la formación, comandada por el coronel Préobrajenski. Los aviones escogieron una ruta por el Mar Báltico, para reducir las probabilidades de encontrar a las patrullas de caza y aviones de reconocimiento de la Luftwaffe que, decolando desde varias bases predispuestas en las zonas ocupadas de Lituania y Letonia, cruzaban continuamente sobre el mar. Los aviones volaron a nivel del agua, desengancharon los depósitos suplementarios a algunos centenares de kilómetros de la costa alemana y, al avistar la misma, subieron a 5000 m de altura.

El vuelo hacia Berlín se vio facilitado por los mismos alemanes que, al oír el ruido de los aviones provenientes de la dirección del frente ruso, sin pensar que fueran soviéticos, encendían los proyectores de los aeropuertos para facilitar el aterrizaje. En la práctica, los DB-3F llegaron sin estorbos al aeropuerto de Stettín y desde allí, siguiendo las luces de los innumerables camiones que iban y venían entre Stettín y la capital, cayeron imprevistamente sobre Berlín.

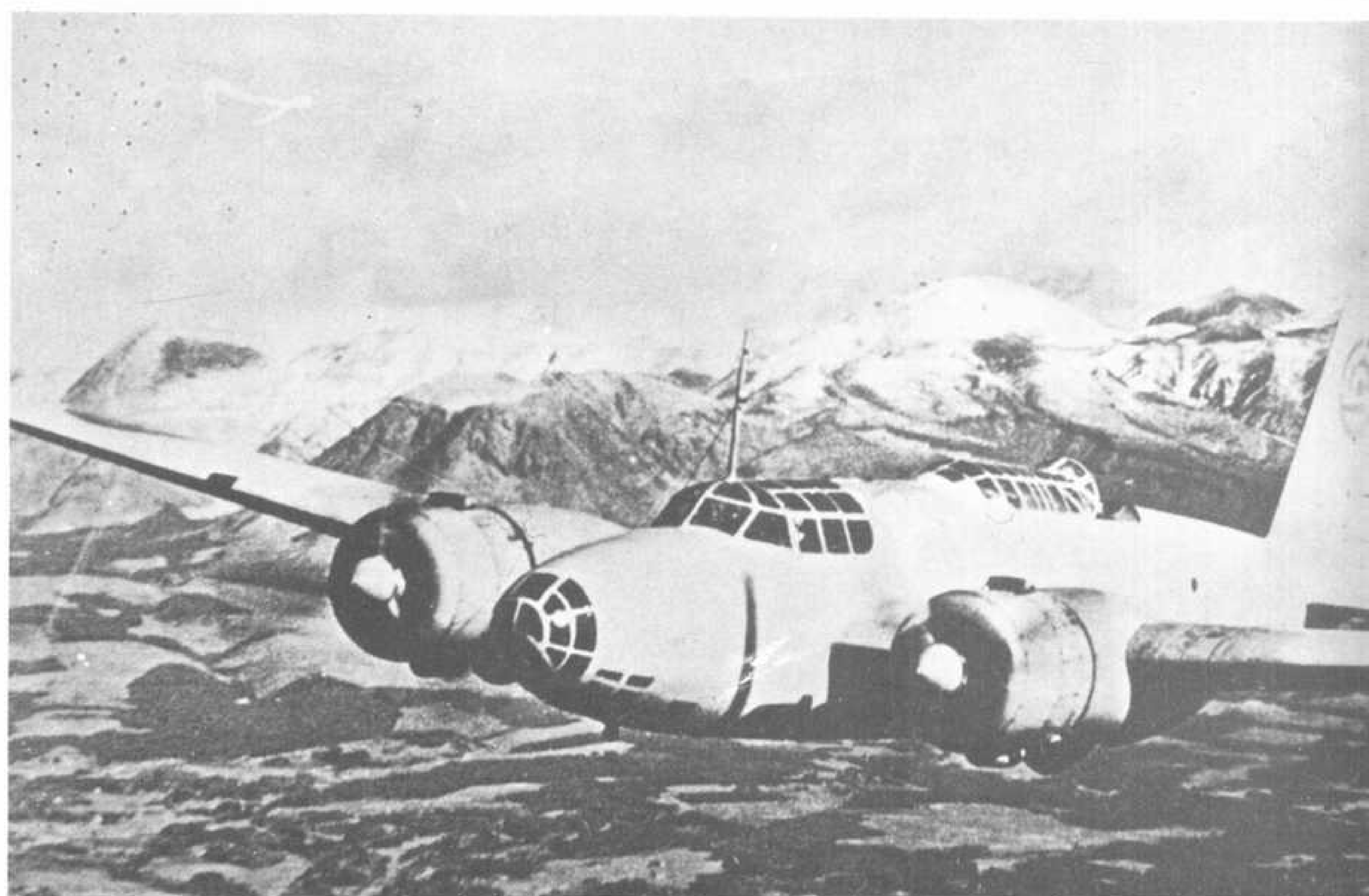
La ciudad estaba iluminada por la luna y los bombarderos soviéticos pudieron ubicar tranquilamente en sus miras los objetivos más importantes. Luego, cuando comenzaron a caer las bombas la escena cambió de golpe: se encendieron los reflectores y, al mismo tiempo, la artillería antiaérea comenzó a disparar. Pero los aviones ya habían desenganchado su carga letal y habían emprendido la ruta de regreso, mientras la caza nocturna alemana partía hacia la dirección equivocada, siempre con la convicción de que se trataba de bombarderos ingleses.

El éxito de la acción fue tal que, en la noche siguiente, entre el 8 y el 9 de agosto, la incursión se repitió. Luego, la necesidad de alejar a los aviones de la isla de Esel puso fin a las sucesivas empresas de este tipo.

El 14 de agosto, el Presidium del Soviet Supremo condecoraba al coronel Préobrajenski y a sus pilotos con el título de "Héroes de la Unión Soviética". De este modo, se concluía una página muy poco conocida de la aviación militar de la URSS, testimonio de una agresividad que, en esos días, ninguno supondría tan viva en los pilotos soviéticos.

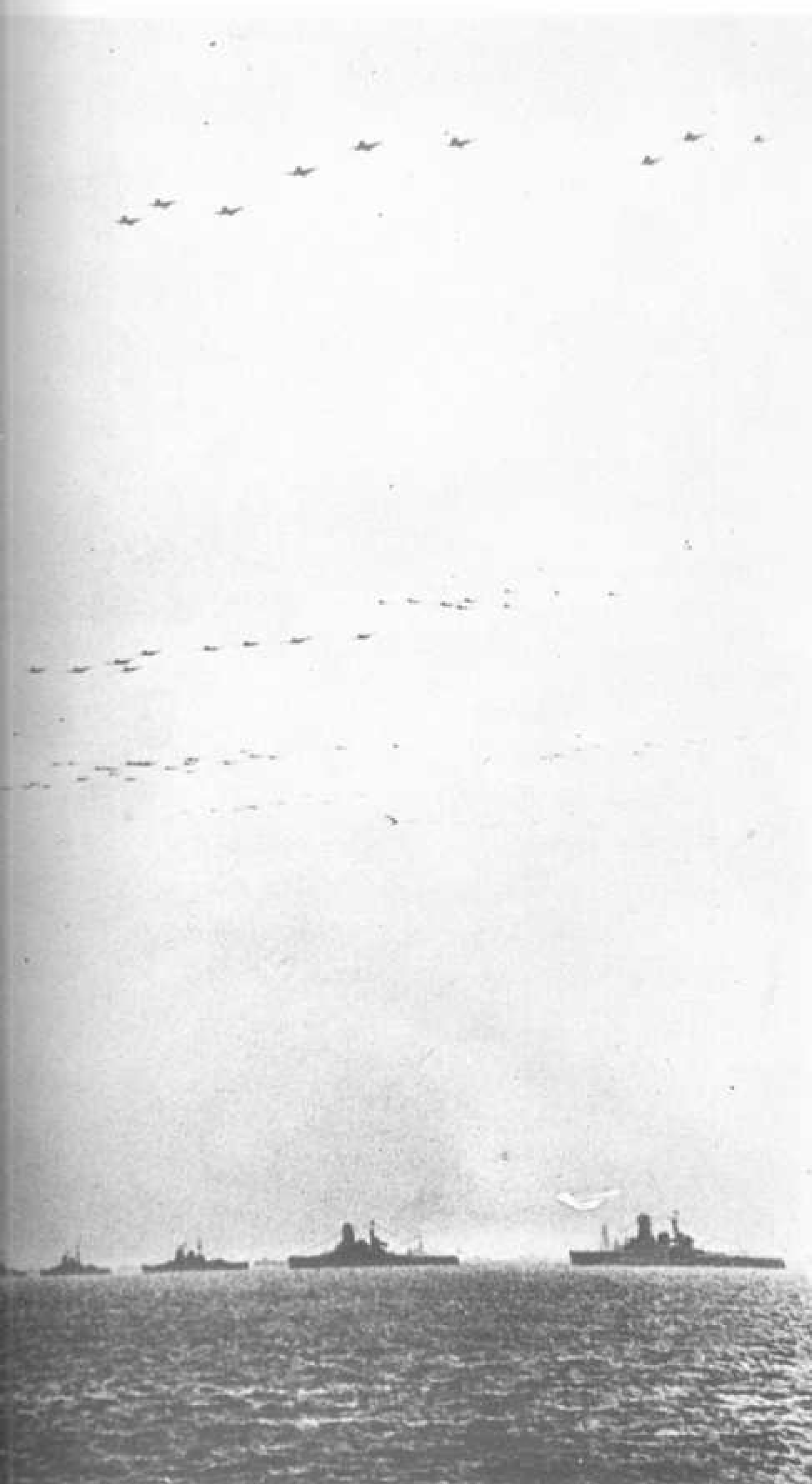
JAPÓN SE PREPARA

Mientras la guerra arreciaba en Europa, África y los océanos, también en Extremo Oriente se estaban volviendo más densas las negras nubes del conflicto. Las relaciones entre Estados Unidos y Japón continuaban deteriorándose y ni siquiera el recurso a la intervención diplomática parecía que pudiera llevar a resultados tranquilizadores. Por un lado estaba la intransigencia del secretario americano de Relaciones Exteriores, Cordell Hull; por el otro, una intransigencia similar del ejército imperial que, prácticamente, controlaba los puestos-

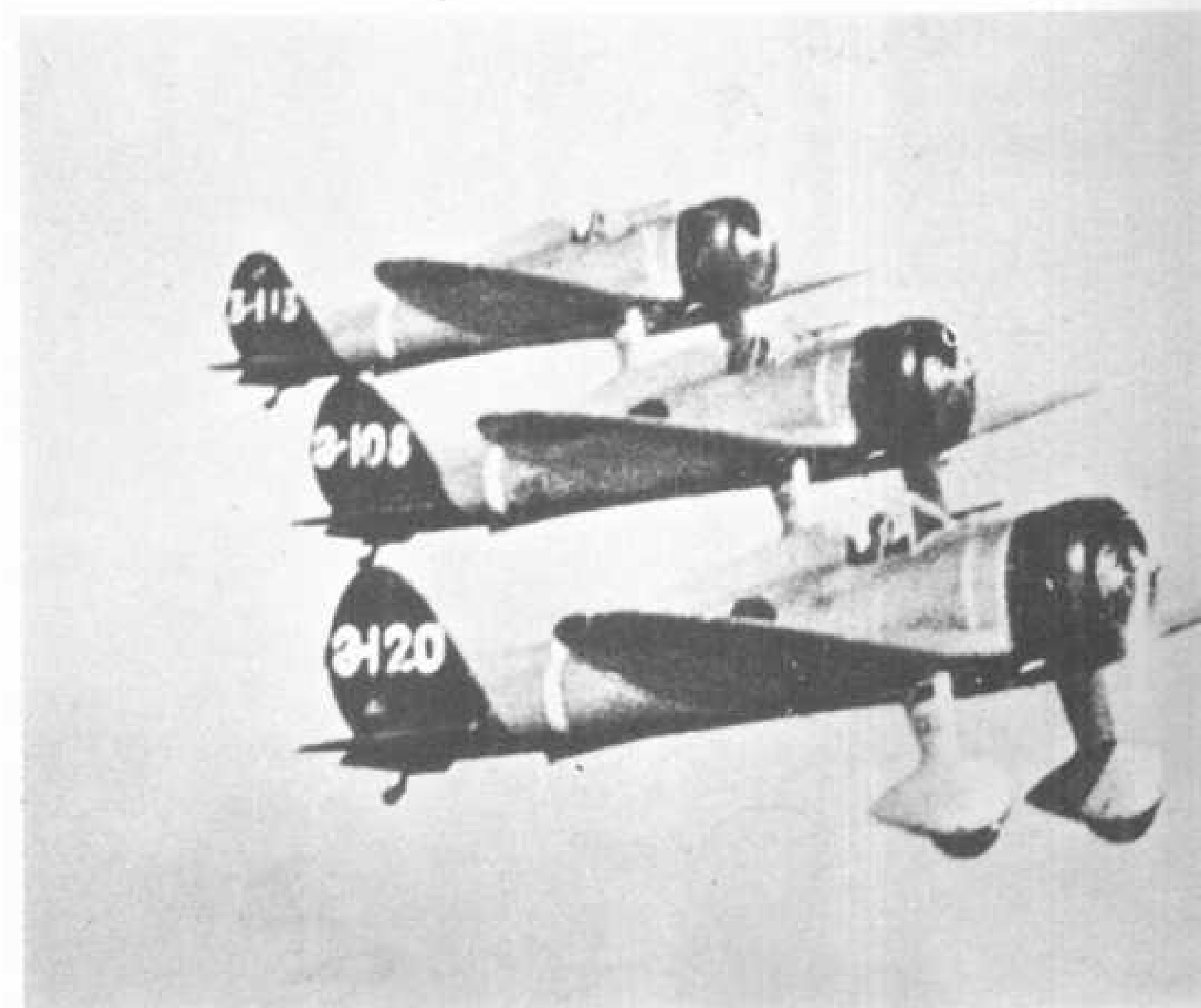




Dos biplanos de cooperación aérea Nakajima (izquierda arriba) empleados contra los chinos. Izquierda abajo, una elocuente fotografía de la potencia aeronaval nipona: la flota en un desfile en la bahía de Tokio sobrevolada por centenares de aviones de la aviación de marina (Archivo Bignozzi).
Abajo, a la derecha: el portaaviones japonés Hiryu era una de las dos unidades provistas de la "isla lateral", es decir de las superestructuras y de los puestos de comando de la nave reunidos en un único bloque, en la parte lateral del puente de vuelo. Más abajo: una formación de caza Mitsubishi A5M4 pertenecientes al 13 Rengo Kokutai, encargado de las operaciones contra China. El A5M fue el primer monoplano de caza embarcado del mundo (Archivo Apostolo)







clave del gobierno japonés y que estaba destinado a ligar el destino de Japón a los de Alemania e Italia. El ejército había querido unir al imperio del Sol Naciente con las dos potencias occidentales, a través de la firma del Pacto Tripartito, mientras que la marina, cuya fuerza política parecía mucho menor, parecía reacia a correr los riesgos de una guerra contra los Estados Unidos y Gran Bretaña.

En 1941 Japón estaba prácticamente en guerra con China desde hacía casi diez años; guerra que había empeñado duramente al ejército y muy poco a la marina. El ejército mostraba en mayor medida ese espíritu bélico que Cordell Hull atribuía a todos los japoneses (equivocándose en esto y descartando toda posibilidad de acuerdos pacíficos). Tal espíritu llevaba a los jefes militares japoneses a la expansión indiscriminada ya sea hacia el norte como hacia el sur. En el sur, esperaban intervenir en los yacimientos petrolíferos y en las plantaciones de goma de las posesiones anglo-holandesas; en el norte, los japoneses esperaban que Moscú cayese en poder de los alemanes y que un colapso destruyese a la potencia militar soviética, para poder avanzar sobre Siberia. En síntesis, el ejército japonés consideraba como principal enemigo en potencia a la Unión Soviética y subestimaba el peso de las potencias occidentales. La marina imperial veía en cambio a la U.S. Navy y a la flota inglesa como enemigos a quienes debía vencer y no tenía en cuenta la función que podrían desempeñar los rusos.

En el ínterin, el ejército nipón completaba su propia preparación: le daría utilidad sobre todo a la aviación, precisamente por las experiencias adquiridas en China y en los encuentros con los soviéticos. Los combates aéreos, los bombardeos, las intensas acciones de apoyo a las tropas terrestres, habían permitido comprobar la aptitud de los materiales a las necesidades de la guerra aérea moderna. De esto habían surgido nuevas especificaciones, como en el caso del bombardero pesado Mitsubishi Ki-21 (conocido con el nombre en código de "Sally" por parte de los aliados), pedido precisamente por las necesidades que se manifestaron en los encuentros en el frente de Manchuria y Siberia. Un hecho aun más importante es que una buena parte de las tripulaciones de la aviación del ejército había podido llevar a cabo una destacada experiencia bélica.

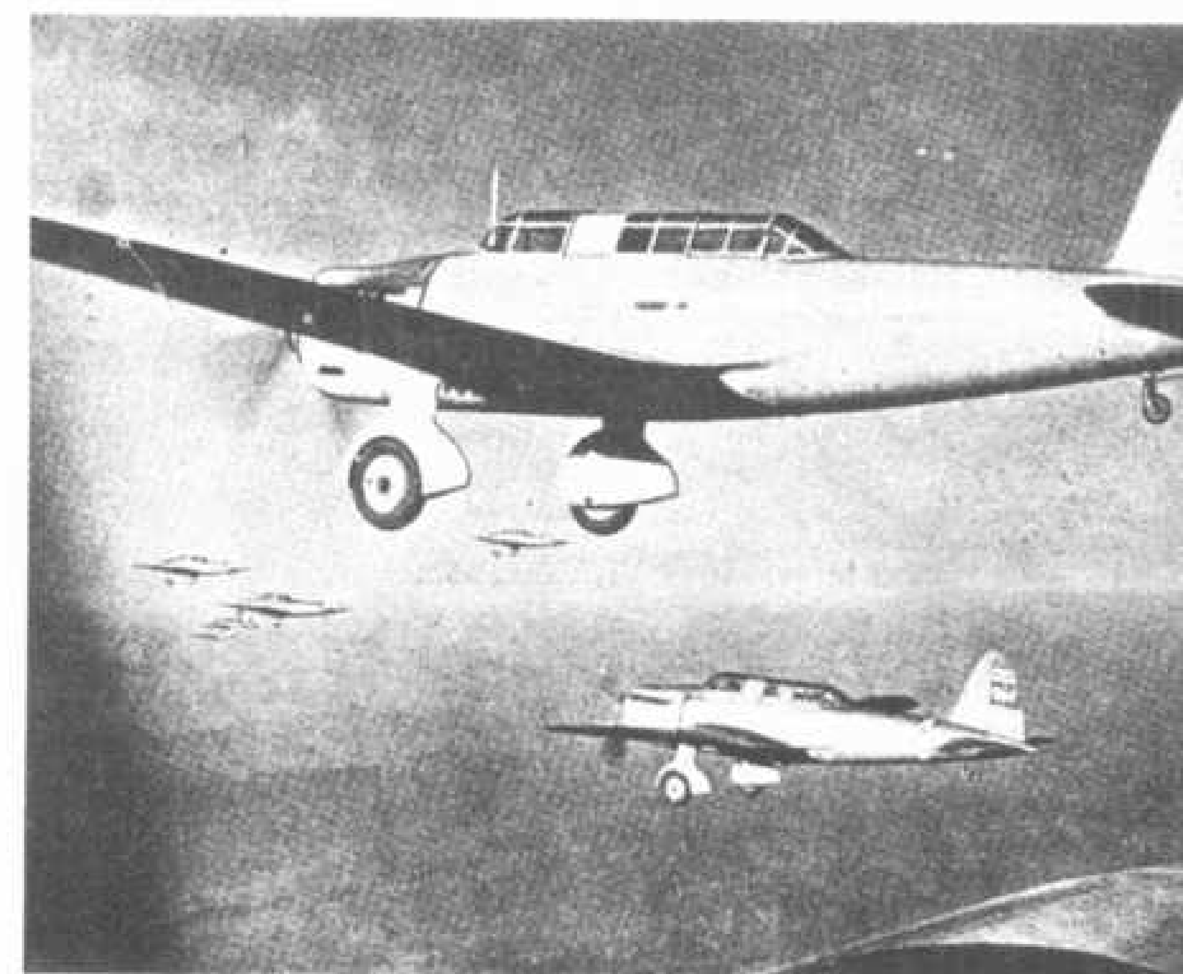
La aviación del ejército

El aumento del potencial de la aviación del ejército se vio favorecido, entonces, por los acontecimientos bélicos en las fronteras de China y Manchuria. No se limitó a la adquisición de nuevos aparatos sino que impuso también una reorganización de las estructuras, que le asignaron una importancia cada vez mayor al grupo. Éste se convirtió en la unidad de base de las fuerzas aéreas del ejército.

Relativamente pequeño y por consiguiente muy flexible en el empleo, el grupo ("Sentai" en japonés) sustituyó al "Rentai" (regimiento aéreo) en la nueva organización. El Sentai comprendía comúnmente una sección comando y tres compañías o "squadron" ("Chutai"), cada una con un cuerpo orgánico que oscilaba entre los 9 y los 12 aviones.



Preparación de los pilotos (derecha arriba) en una escuela de vuelo japonesa. Los biplanos son los de adiestramiento Tachikawa Ki-9 (Archivo Apostolo). Derecha, abajo: bombarderos livianos Kawasaki Ki-32 del 75 Sentai del ejército (Archivo Bignozzi).
Abajo, izquierda: un biplaza de cooperación aérea Tachikawa Ki-30. En segundo plano dos bombarderos Kawasaki Ki-48 (Archivo Apostolo)



En un nivel superior al grupo se tenía un ala o brigada aérea ("Hikodan"), que reunía un grupo de caza, un grupo de bombarderos ligeros, un grupo de bombarderos pesados y una cierta cantidad de aviones para el reconocimiento, que podían llegar también a constituir los efectivos de un grupo. Dos o tres brigadas aéreas formaban una división aérea ("Hikoshidan") y dos o tres divisiones aéreas formaban un ejército aéreo ("Kokugun"). Para empleos especiales o en localidades remotas, se habían previsto agrupamientos independientes, que podían poseer los efectivos de una brigada aérea.

La reestructuración de la aviación del ejército había sido preparada en función de dos criterios fundamentales. El primero, que a las fuerzas aéreas se le confiaran solamente tareas de apoyo a las operaciones terrestres (con exclusión, por lo tanto, de finalidades netamente estratégicas). El segundo, que el enemigo principal (la Unión Soviética) estuviese por hipótesis en las fronteras de Manchuria y Siberia. Casi todos los aviones de la aviación del ejército fabricados sobre la base de este último criterio, tenían limitado, en consecuencia, su radio de operaciones y habían sido acondicionados para operar en climas fríos. En realidad, el frente manchú-siberiano permanecería tranquilo hasta agosto de 1945 y la aviación del ejército debería desarrollar su propia actividad en el sudeste asiático, con vuelos de largas distancias y en condiciones climáticas totalmente diferentes.

Esto influyó de manera importante en el rendimiento de los aparatos y provocó una serie de dificultades, que los japoneses no lograron superar en el curso del conflicto.

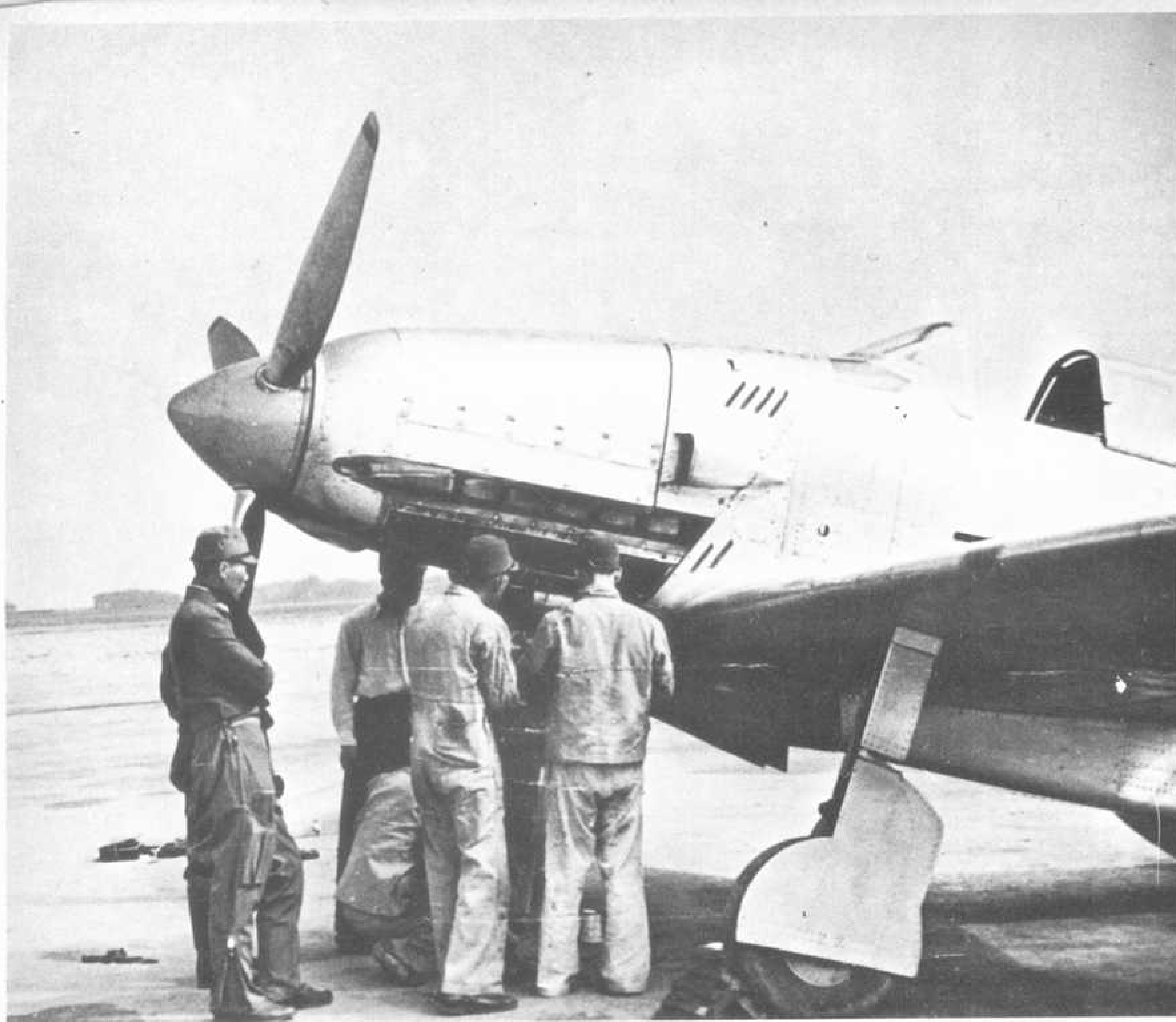
La aviación de la marina

También la marina imperial se dedicó durante mucho tiempo a su propia reorganización, pero con resultados mucho más positivos que el ejército. En efecto, aquélla tenía tareas mucho más comprometedoras dado que tenía que vigilar la vastísima extensión del Océano Pacífico y, entre sus posibles empleos bélicos, estaba previsto aquél contra los Estados Unidos. Además, muchos oficiales habían prestado servicio en calidad de agregados navales en las embajadas japonesas en las naciones más fuertes en el mar (como los Estados Unidos y Gran Bretaña) y otros inclusive habían realizado cursos de instrucción y perfeccionamiento en los Estados Unidos. Por último, la marina imperial contaba en sus filas con un hombre excepcional, el almirante Isoroku Yamamoto, que gozaba de gran prestigio no sólo en Japón, sino en casi todo el ámbito internacional. Guardiamarina a bordo de la nave almirante japonesa "Mikasa" durante la famosa batalla naval de Tsushima del 27 de mayo de 1905 (en cuyo trascurso se destruyó la escuadra rusa del almirante Rozestvenskij y se decidió el destino del conflicto ruso-japonés), Yamamoto ya era contraalmirante en 1931, cuando fue puesto a cargo de la oficina técnica de la marina imperial. Aprovechando a fondo los poderes derivados de su cargo, luchó por el afianzamiento de la aviación naval; actuando más decididamente que sus contemporáneos solicitaba aviones y portaaviones. Se dirigió directamente a la industria para que proyectase bombarderos y aviones de reconocimiento de gran alcance, capaces de extenderse por las inmensas extensiones del Pacífico y en las reuniones del Estado Mayor Imperial no dejó jamás de sostener la necesidad de la construcción de portaaviones en lugar de acorazados.



Dado que no todos los altos oficiales de la marina compartían tales opiniones, inmediatamente después de la conferencia de Londres de 1934/1935, en la que no se llegó a ningún resultado positivo en materia de rearme naval de las grandes potencias, prevaleció en Japón el criterio de construir muchos acorazados. Cuando se decidió comenzar la realización de los cuatro buques de guerra más grandes del mundo, el Yamato, el Musashi, el Shinano y un último que, puesto en grada en noviembre de 1940, fue desmantelado luego en el astillero, Yamamoto declaró: "Aun antes de que se pongan en grada en los astilleros las quillas de estos monstruos, los acorazados serán superados por los acontecimientos".

De todos modos, su poder de persuasión fue tal que consiguió hacer construir dos nuevos grandes portaaviones, el Shokaku y el Zuikaku. Las dos unidades



Uno de los tres prototipos del caza Kawasaki Ki-60 (izquierda) fabricados en 1941 con el motor alemán DB 601. Tenía dos cañones de 20 mm y dos ametralladoras de 12,7 mm; se prefirió al Ki-61, más equilibrado.
Abajo: un hidroavión biplano de adiestramiento Yokosuka K4Y1, en una escuela de la aviación de marina (Archivo Bignozzi)



trasportaban aproximadamente 26000 toneladas cada una, tenían puentes de vuelo de más de 250 m de longitud y cada una podía trasportar hasta 84 aviones. Puestas en grada en 1937, fueron botadas en 1939 y entraron definitivamente en servicio en 1941. En el ínterin, la marina preparaba con la trasformación de buques mercantes y petroleros, algunos pequeños portaaviones auxiliares, imitando lo que estaban haciendo los americanos.

Reorganización de la marina imperial

En el trascurso de 1941, la aviación naval japonesa fue reorganizada siguiendo el criterio fundamental de constituir fuerzas de ataque independientes con los portaaviones solamente: concepto muy evolucionado para esa época, se diferenciaba tanto de aquél de los americanos como del aplicado con anterioridad por los mismos japoneses, según el cual los portaaviones se debían limitar a suministrar un paraguas aéreo para cubrir a las unidades de tipo tradicional.

La reorganización de la aviación naval se basó en la constitución de flotas (Koku Kantai), cuatro Koku Sentai (o divisiones de portaaviones) comprendiendo la primera flota aérea. Estaban divididas de este modo: primera división, portaaviones Akagi y Kaga; segunda, Hiryu y Soryu; cuarta, Ryujo; quinta, Shokaku y Zuikaku. La tercera división de portaaviones con el Hosho y el Zuiho fue asignada a la primera flota de acorazados. A fines de 1941 la marina imperial japonesa disponía de nueve portaaviones en total, algunos de los cuales eran de gran tonelaje. Éstos trasportaban algo así como 430 aviones entre caza, bombarderos de picada y aviones torpederos. La mayor parte de los caza estaba constituida por el nuevo Mitsubishi Tipo 0 Modelo 21 (A6M2), que sería conocido universalmente con el nombre de Zero: un avión modernísimo, bien armado, absolutamente superior a cualquier otro avión de caza que pudiesen disponer los aliados en esa época. Los bombarderos de picada constituían también una parte bastante importante de la aviación naval, especialmente después de que los éxitos de los alemanes habían dejado entrever amplias posibilidades de empleo para este tipo de avión muy especializado, ya que incluso las unidades de aviones torpederos disponían de buenos aviones y excelentes tripulaciones.

La marina tampoco había descuidado —siguiendo también en este caso las presiones de Yamamoto— la constitución de unidades con base en tierra, que integraran la dotación de los portaaviones. La columna vertebral de esta fuerza aérea terrestre de la marina fue el bombardero Mitsubishi G4M, bautizado más tarde por los aliados con el nombre de Betty. Tenía un alcance excepcional, que en los primeros modelos (poco protegidos y con depósitos muy vulnerables) llegaba hasta los seis mil kilómetros. Además, Yamamoto, previendo que no siempre podría disponer de pistas de aterrizaje en las islas del Pacífico, había dado gran impulso a la realización de hidroaviones multimotores con casco central. Algunos de estos aparatos, como el Kawanishi H6K5, tenían un alcance que superaba los 6500 kilómetros.

La potencia aérea nipona

Hacia fines de 1941, la aviación militar japonesa comprendía alrededor de 4500 aviones en total, divididos de este modo: 1500 en la aviación del ejército (de éstos, aproximadamente la mitad se había trasladado a la frontera de Manchuria y Siberia, los otros preferentemente a China); 3000 en la aviación naval, 1400 de los cuales estaban asignados a unidades de primera línea. Como ya se ha visto, 430 aviones estaban embarcados en portaaviones; otros 250 hidroaviones formaban parte del equipamiento de unas diez naves-apoyo de aviones o estaban a bordo de buques de guerra y cruceros, que los catapultaban de acuerdo con las necesidades.

Setecientos aviones habían sido asignados por el ejército a las unidades que deberían operar en las Filipinas y contra Singapur. Las respectivas unidades tenían en línea muchos bombarderos bimotores Ki-21 "Sally" (por comodidad, indicamos los aviones japoneses con los nombres asignados por las aviaciones aliadas, nombres escogidos para evitar las complicadas siglas, tampoco conocidas entonces en su totalidad), caza Ki-43 Hayabusa (Oscar) y bombarderos livianos Ki-48 "Lyly". Sin embargo, había también caza ya superados como los Ki-27 "Nate", con tren de aterrizaje fijo. Los aviones embarcados de la marina, que constituían su principal fuerza de



Armado con cuatro ametralladoras de 12,7 mm, el caza embarcado Brewster F2A-2 "Buffalo" (izquierda) entró en servicio con la U.S. Navy en 1939.
Derecha: tres bombarderos embarcados Chance Vought SB2-U, pertenecientes al Squadron VB-3 "Top Hat" de la U.S. Navy, volando sobre Sierra Nevada (Archivo Coggi).
Abajo: el hidroavión bimotor Consolidated PBY "Catalina", empleado por la U.S. Navy para el patrullaje marítimo (Archivo Apostolo)



choque, eran preferentemente los caza Zero, los bombarderos de picada Aichi "Val" (135 ejemplares sobre seis portaaviones) y los aviones torpederos Nakajima B5N1 "Kate" (182 aparatos en nueve portaaviones). Los tres portaaviones menores no estaban equipados aún con los Zero y tenían en línea a los Mitsubishi A5M "Claude" de 1936, contemporáneos del "Nate", también éstos con tren de aterrizaje fijo.

En lo que concernía al armamento, el ejército estaba basado principalmente en ametralladoras de calibre 7,7 mm; los caza llevaban generalmente dos de estas armas, mientras que los bombarderos llevaban hasta tres de éstas en posiciones individuales sobre la trompa, dorsales y ventrales. No se trataba de un armamento excesivo, pero es necesario pensar que, en los años de la guerra con China, los bombarderos japoneses no habían encontrado prácticamente jamás, una excesiva oposición por parte de la aviación enemiga. Mucho más poderoso parecía, en cambio, el armamento del caza tipo de la aviación naval: el formidable Zero disponía de dos armas de 7,7 mm en el fuselaje y de dos cañones alares de 20 mm. El cañón de 20 mm, muy eficaz y dotado de un gran poder destructivo, se convirtió muy pronto en el arma estándar de la aviación naval y se instaló también en los bombarderos en puestos individuales.

En lo que concernía al armamento ofensivo de caída, la aviación naval disponía de una excelente bomba perforante de 500 kg, especialmente adecuada para el empleo antinave, de acuerdo con las instrucciones de Yamamoto. También los torpedos japoneses eran los mejores que se fabricaban en el mundo, tenían un larguísimo alcance y funcionaban con oxígeno, lo que permitía obtener elevadas potencias de sus motores y eliminar la estela reveladora.



LA PREPARACIÓN AMERICANA

Los rápidos éxitos obtenidos por los alemanes en Europa habían preocupado muchísimo a los americanos que, en junio de 1940, proyectaron un amplio programa de afianzamiento de la flota. Éste preveía la construcción de 61 buques de guerra, entre los cuales figuraban tres portaaviones de 27000 toneladas. Posteriormente el programa fue ampliado y el total de las naves que se debían construir subió a 210, comprendiendo otros ocho portaaviones del mismo tonelaje. El primero de los nuevos portaaviones fue el Essex: desplazaba 27100 toneladas, tenía un puente de vuelo de 262 m de longitud y podía trasportar más de 70 aviones. Los portaaviones de la clase Essex resultaban ser así, los mayores de la flota americana con excepción del Lexington y el Saratoga, ya muy viejos.

A fines de 1941, la fuerza total de los portaaviones americanos ascendía a ocho unidades, de los cuales cinco formaban parte de la flota atlántica (uno era el portaaviones auxiliar Long Island, de poco tonelaje, y tres de la flota del Pacífico). Los tres mayores portaaviones americanos eran: el Enterprise, el Lexington y el Saratoga.

Cada uno de ellos embarcaba 18 caza, 36 bombarderos de picada y 36 aviones torpederos. El Enterprise y el Saratoga ya tenían en línea al caza Grumman F4F "Wildcat", equipado con cuatro ametralladoras de 12,7 mm capaz de trasportar dos bombas de 45 kg debajo de las alas. El F4F ya representaba un notable progreso con respecto al caza embarcado en el Lexington, al Brewster F2A "Buffalo", que también había sido suministrado a la RAF (que lo había trasladado a su vez a Singapur) y a las fuerzas aéreas holandesas de Indonesia. Este avión muy discutido era el primer caza monoplano embarcado de la aviación de marina de los Estados Unidos y cuando apareció era considerado un aparato muy eficiente, absolutamente capaz de resistir los caza japoneses. En la práctica demostraría ser muy diferente y los ágiles Zero de la marina japonesa superarían con extraordinaria facilidad a los Buffalo.

Puede sorprender que los americanos subestimaran de ese modo a su potencial enemigo en el Pacífico, pero es preciso recordar que todo el programa de rearme de la aviación nipona se había realizado con la consigna del más riguroso secreto. La frase "todo extranjero es un espía" había sido tan bien inculcada en







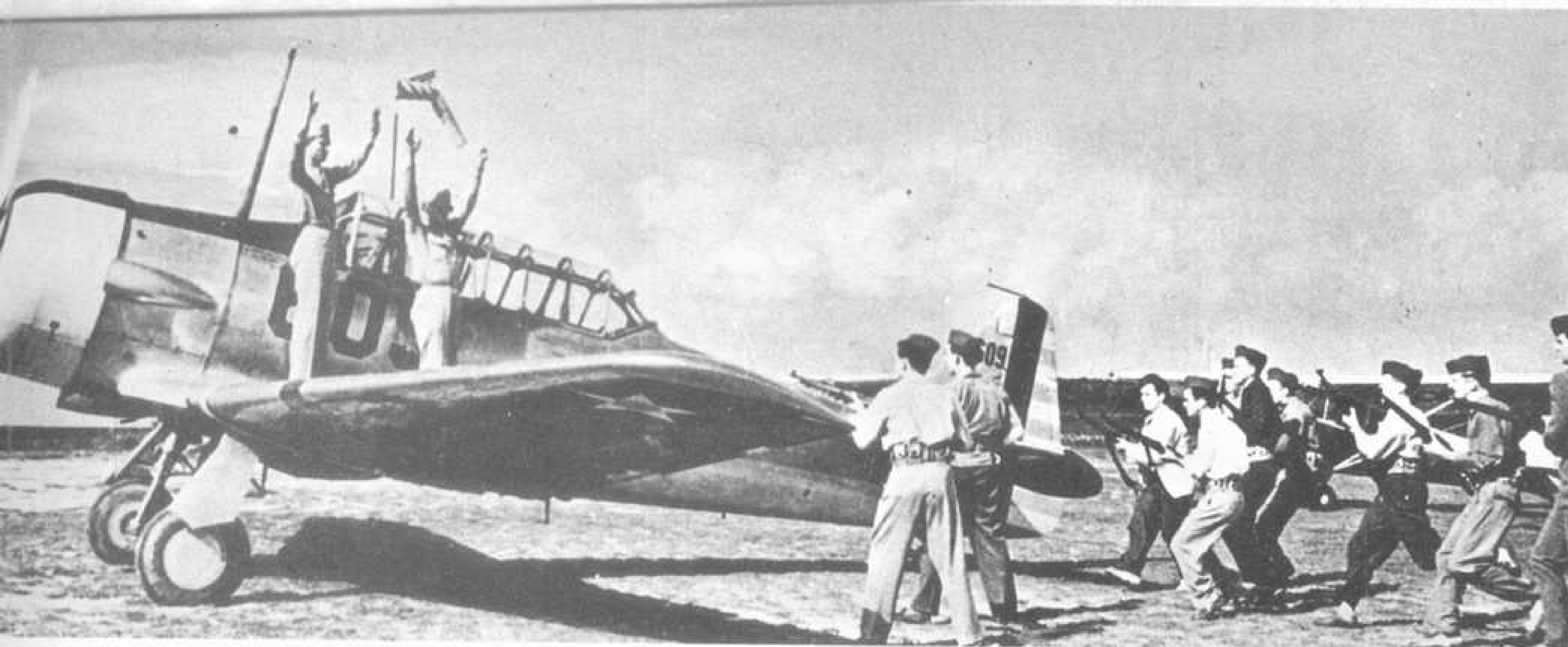


En orden descendente: el cuatrimotor Boeing 307 "Stratoliner" fue el primer avión civil provisto de cabina presurizada. Entró en servicio en 1939 y derivaba de la "Fortaleza Volante" B-17 (Archivo Rotondi). El bimotor de bombardeo Martin B-26 "Marauder" tenía motores en estrella Pratt & Whitney R-2800 de 1850 caballos, potencia que se aumentó en las versiones siguientes (Archivo Bignozzi). El avión de caza Republic P-43A-1 "Lancer" del que posteriormente derivó el famoso P-47 "Thunderbolt" (Archivo Apostolo). El bombardero de picada Vultee A-31 fue fabricado por cuenta de la RAF, aunque también fue empleado por la USAAF para tareas de adiestramiento (Foto USIS)

el espíritu de los ciudadanos del Sol Naciente, que los americanos se hallaban en la más absoluta ignorancia en materia de aviones japoneses. Todavía a fines de 1941, competentes fuentes en los Estados Unidos consideraban a los aviones japoneses de tipo anticuado y a los pilotos mal adiestrados. Es más, entre los pilotos americanos se corría la voz de que casi todos los pilotos japoneses llevaban anteojos y que los mismos tenían gravemente disminuida por ello, su capacidad de vuelo.

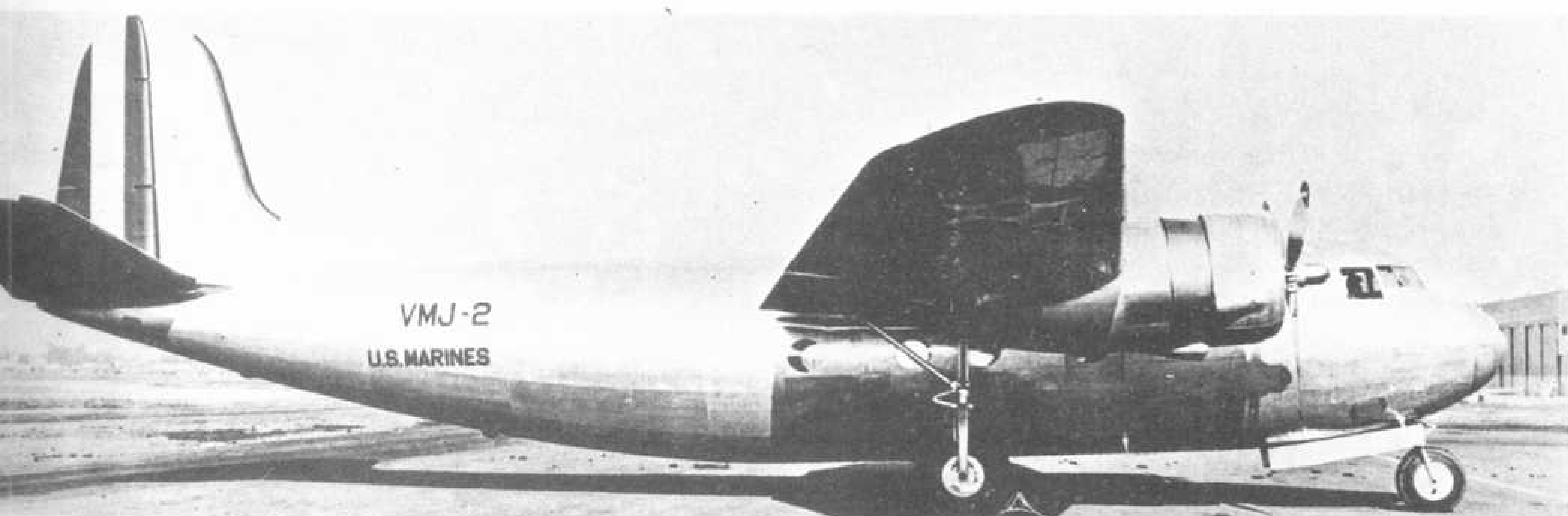
Veintidós mil aviones

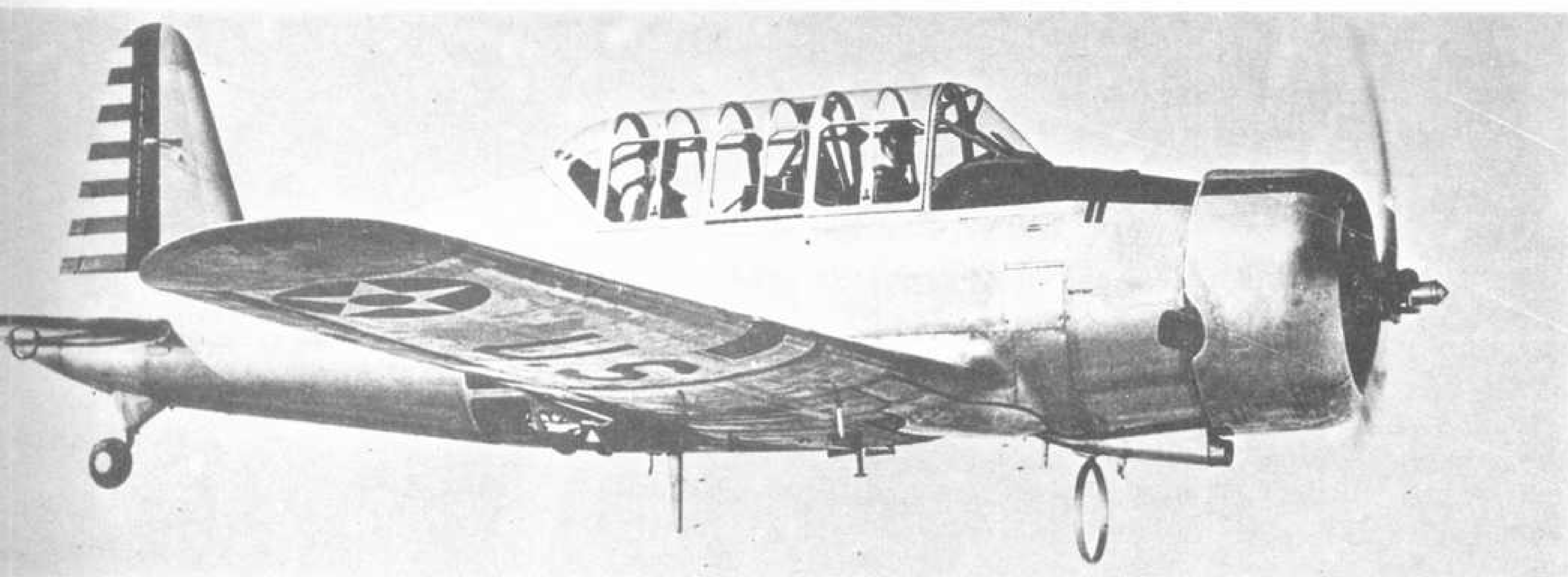
Desde 1939, es decir, desde que le habían declarado la guerra a Alemania, Gran Bretaña y Francia habían obtenido del gobierno estadounidense la autorización para ordenar aviones a la industria americana. En marzo de 1940, los pedidos sumaban en total, más de ocho mil aparatos, algunos de los cuales eran muy modernos, como los bombarderos cuatrimotores B-17 y B-24, los bombarderos bimotores B-25 y B-26 y los caza para interceptación de largo alcance, bimotores P-38.





Arriba: maniobra en un campo de South Carolina; algunos soldados capturan dos pilotos supuestamente enemigos que han aterrizado en la base a bordo de un avión de adiestramiento North American (Archivo Catalanotto). Arriba, derecha: artilleros americanos se adiestran en el manipuleo de bombas de demolición. Abajo, en orden descendente: el bimotor VMJ-2 era la versión de trasporte militar, utilizada por el Marine Corps, del avión comercial DC-5 del que se fabricaron solamente 12 ejemplares (Foto Douglas). Los biplaza fabricados por North American en el adiestramiento de los miles de pilotos necesarios para el desarrollo de la USAAF, tuvieron un amplio empleo. En la fotografía, un AT6 (Archivo Bignozzi). El XP-38, prototipo del celebérrimo caza doble cola americano "Lightning" (Foto Lockheed)







A fines de 1941, la industria americana, empeñada en un gigantesco esfuerzo de producción (aunque ni siquiera lejanamente comparable al de los años siguientes) fabricó más de veintidós mil aviones militares, el conjunto de los cuales se distribuyó de este modo: 10000 a la aviación del ejército, 4000 a la aviación de la marina y 6700 a Gran Bretaña. Después del colapso de Francia, la aviación del ejército decidió aumentar posteriormente sus propios efectivos. Los programas fueron revisados y ampliados muchas veces hasta alcanzar cifras considerables: en efecto, la aviación del ejército requirió para sus propias necesidades, una dotación de más de 63000 aviones a partir de 1942. Además, se estableció que desde 1941 se aumentaran las escuelas de vuelo, de modo que se proveyera a la aviación del ejército con 30000 pilotos nuevos todos los años (contra los 300 por año del período inmediatamente anterior al conflicto).

A fines de 1941, mientras el programa para fomentar el potencial comenzaba a desarrollarse, la aviación del ejército disponía sin embargo, de menos de tres mil aviones, de los cuales sólo poco más de un tercio se consideraban listos para el combate.

En lo concerniente a la aviación naval, incluida la del cuerpo de los Marines, el Congreso había establecido en un principio que se llegase a una dotación de tres mil aviones para 1940, pero luego los programas fueron rápidamente ampliados para llevar el número total de los aviones a 15000 unidades. A fines de 1941, la aviación naval no había podido realizar aún este ambicioso programa, aunque ya se había ampliado considerablemente y podía disponer de más de 5250 aviones y de una cantidad mucho mayor de pilotos. Pero es preciso observar que gran parte de esta fuerza todavía era heterogénea y comprendía muchos aparatos ya superados. Sin embargo, había también muchos excelentes aviones, como el bombardero de picada Douglas "Dauntless" embarcado en los portaaviones, que constituía una de sus armas más temibles.



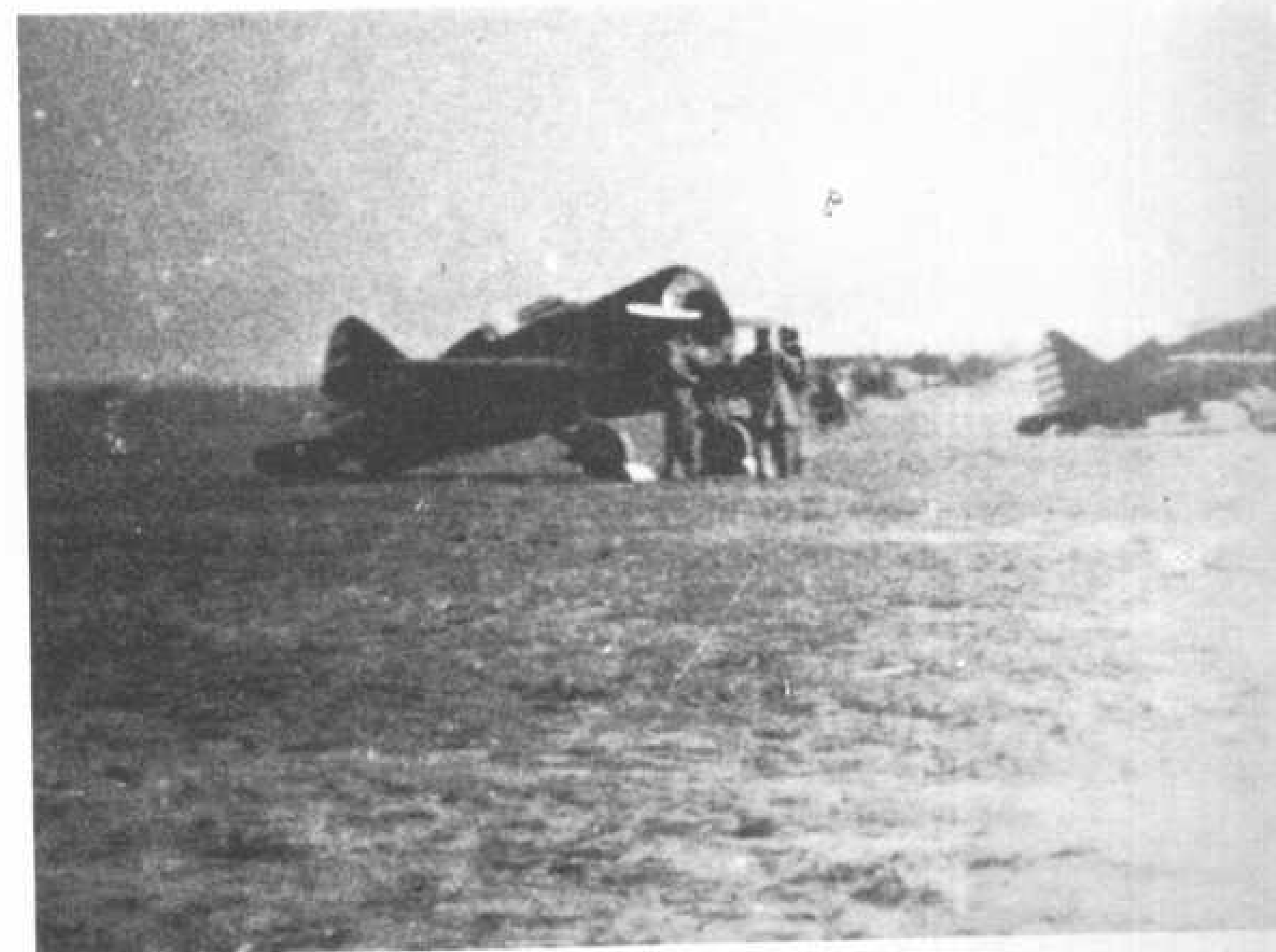
Pilotos chinos de una unidad de bombardeo (izquierda) se preparan a decolar para cumplir una misión contra los japoneses. El avión es un SB-2 de fabricación soviética (Archivo Bignozzi).
Abajo: una rara fotografía del empleo de los monoplanos de caza I-16 por parte de la aviación china (Archivo Apostolo).
Más abajo: bombarderos japoneses Mitsubishi Ki.21 volando hacia objetivos del territorio chino (Archivo Apostolo)

La aviación japonesa en guerra

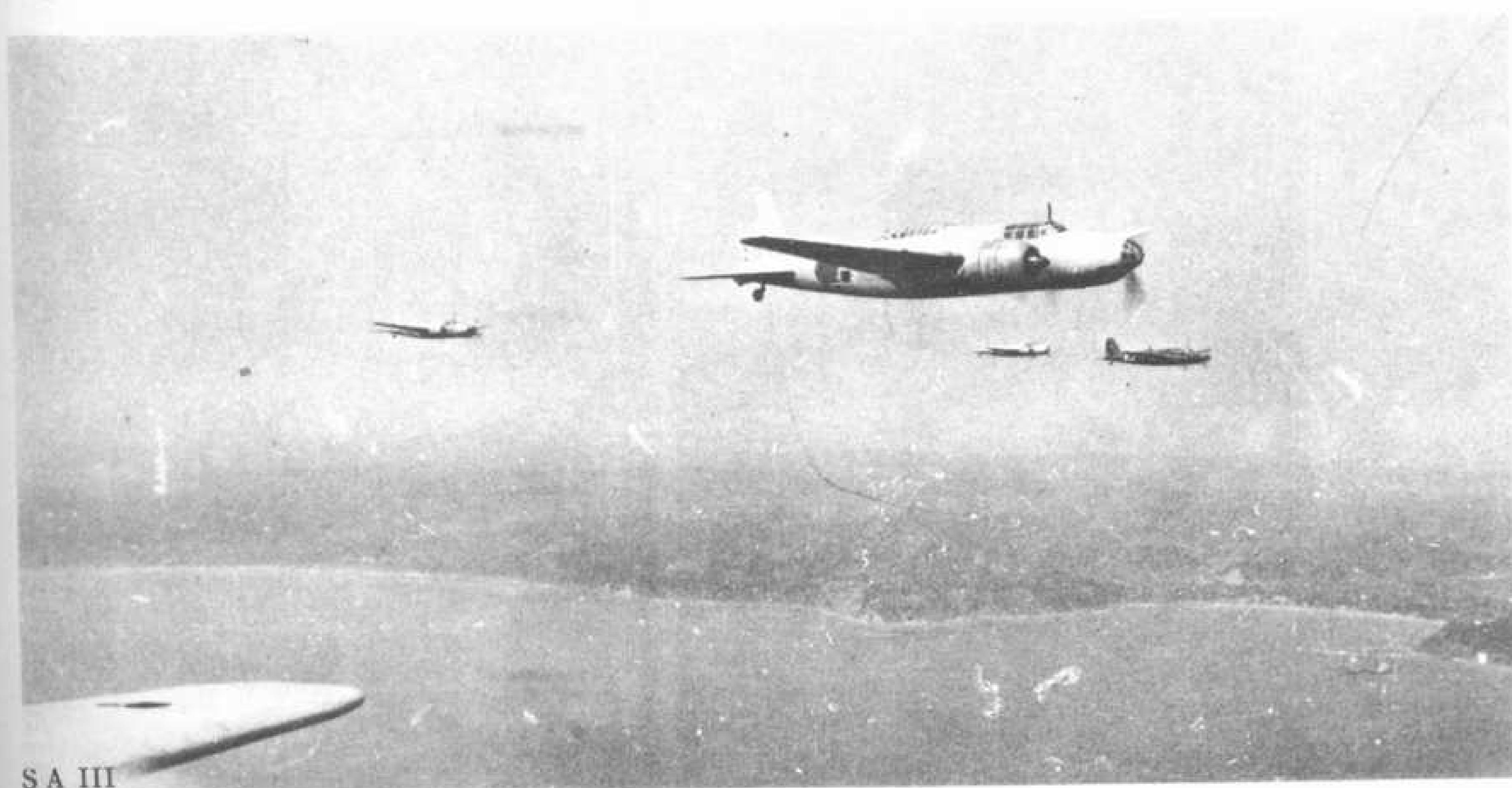
Contrariamente a los americanos, los japoneses habían podido probar sus aviones, adiestrar a los pilotos y poner a punto el resto del equipamiento aeronáutico en aproximadamente diez años de combates en China. Este desarrollo tuvo lugar a partir de febrero de 1931, cuando el portaaviones Kaga, acompañado por el más pequeño Hosho, aseguró con sus aviones el control total del cielo de Shanghai.

Éste fue el primer "incidente" que la aviación nipona opuso a la aviación china; pero los aviones chinos de la época eran de tipo anticuado y la experiencia obtenida por los pilotos de los dos portaaviones tuvo un valor limitado.

Las cosas habían comenzado a ponerse más difíciles hacia mediados de la década de 1930, cuando el general chino Chiang Kai-Shek comenzó a dirigirse a diversas naciones, importantes en cuanto a materia de aeronáutica se refiere, solicitando ayuda para el adiestramiento de los pilotos y la creación de un arma aérea, y comprando aviones en dólares. El período inmediatamente siguiente estuvo caracterizado por una extraña confusión. Así lo describe el escritor americano Martin Caidin en su libro "Los aventureros del aire": "...Voluntarios americanos combatieron al lado de los chinos y asistieron al extraño espectáculo de los pilotos japoneses al comando de los aviones adquiridos en los Estados Unidos, aviones que, por otra parte, eran empleados en combate contra formaciones aéreas chinas y rusas. Fue la guerra en que técnicos alemanes ayudaron a los aviadores chinos a pilotear aviones alemanes contra los japoneses, mientras que otros técnicos alemanes ayudaban a los japoneses a montar aviones de combate alemanes en Japón. Fue la guerra en que presumidos oficiales italianos... piloteaban algunas veces, aviones en acción de guerra contra los japoneses, mientras que los hombres que gobernaban Italia proyectaban la alianza político-militar entre Italia, Alemania y Japón".

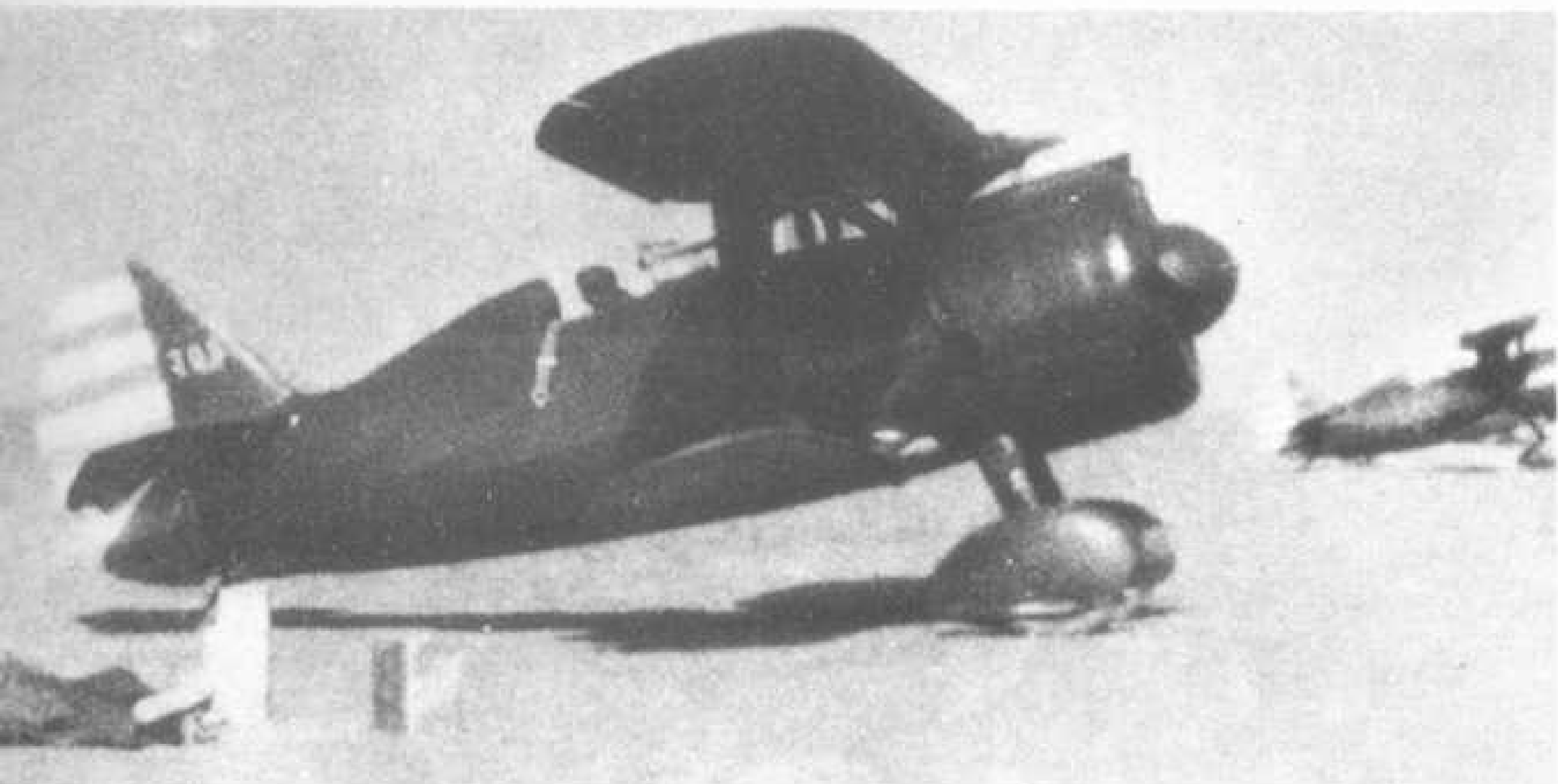


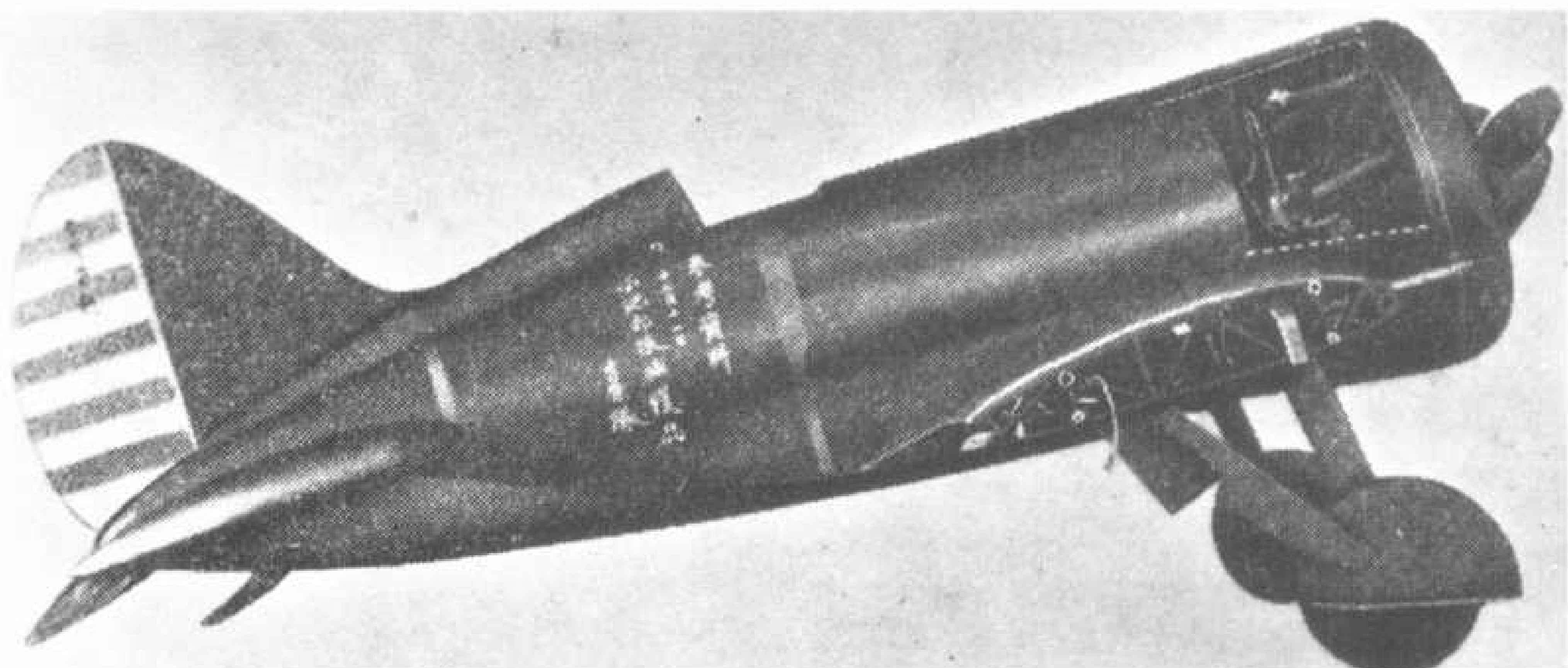
Está claro que en esas condiciones, con misiones aeronáuticas internacionales que se sucedían con brevísimos intervalos una de otra, con criterios de adiestramiento y de empleo de los aparatos que cambiaban continuamente, la aviación china no podía constituir un enemigo temible. Sin embargo, aunque esporádicamente, tuvo destellos de brillante vitalidad; lo suficiente para que los japoneses pudiesen adaptarse rápidamente a un tipo de guerra aérea moderna y ajustar en consecuencia, de manera muy eficiente, el equipamiento de los mismos a los futuros y más comprometedores combates.



Llega Chennault

Con la llegada a China de Claire L. Chennault, un piloto americano de 47 años, la aviación comenzó a trasformarse en algo muy similar a un cuerpo aéreo organizado y en condiciones de combatir. Famoso en los Estados Unidos como piloto de caza y acróbata aéreo, Chennault se había retirado del servicio activo





Aviones de caza soviéticos I-15 bis (arriba, izquierda) pertenecientes a la aviación china. Estos biplanos fueron ampliamente empleados (Archivo Apostolo). Arriba, derecha: un caza monoplano I-16 de fabricación soviética, con los colores de la aviación china (Archivo Apostolo). Abajo: el conocido piloto americano coronel Claire Chennault, quien fue el legendario comandante de los "Tigres Voladores". Abajo, derecha: en un campo chino invadido por el fango algunos Curtiss P-40, con la característica decoración de "boca de tiburón" adoptada en China. Más abajo: biplaza japoneses de cooperación aérea del tipo Tachikawa Ki.55, ampliamente utilizados en la lucha contra las tropas chinas (Archivo Apostolo)

a causa de un principio de sordera, provocado por el hecho de volar durante mucho tiempo en aviones que tenían el puesto de pilotaje abierto. Emprendedor y dinámico, siempre en lucha con las autoridades de la aviación americana por la despreocupación oficial acerca del empleo de los caza, Chennault fue enviado para asumir la tarea de reorganizar la aviación china.

Era un trabajo ingrato, sobre todo por la corrupción y la discordia que reinaban entre los chinos. Sin embargo Chennault supo trabajar de tal manera, que los japoneses encontraron las primeras dificultades en los cielos de China. En efecto, la caza nacionalista esperaba que los bombarderos se dispersaran sobre el objetivo, seguros de no encontrar —como de costumbre— reacción china alguna, y luego atacaban a más no poder. De este modo los japoneses perdieron muchos bombarderos, pero aprendieron dos lecciones fundamentales: la primera, que ninguna formación de bombarderos puede asumir a fondo una misión sin una adecuada escolta de caza; la segunda, que los aviones de caza de la época disponían de un alcance inadecuado y debían ser puestos en condiciones para poder seguir, dondequiera y sin dificultades, a los bombarderos.

Por lo tanto, los años comprendidos entre 1937 y 1940 fueron muy valiosos para la aviación de Japón, sobre todo cuando China comenzó a alinear en el campo un arma aérea cada vez más fuerte. Naturalmente, había un muestrario de pilotos y aparatos que no hallaba comparación en la aviación militar de ningún país y que iba de los caza Fiat CR30 y CR32 traídos por la misión militar italiana, a los Gloster "Gladiator" ingleses, los americanos Boeing P-26, los Curtiss "Hawk" II y III y, por último, los realmente modernos Curtiss "Hawk" 75. Para el bombardeo, la aviación china disponía de un trimotor Savoia Marchetti y, posteriormente, de Northrop 2E, Vultee V.11 y V.12, monomotores, Martin 139 (variante de exportación del conocido Martin Bomber, uno de los mejores bombarderos livianos de la época). A continuación, también los rusos llegaron a China, trayendo consigo 400 aviones, principalmente caza I-15 e I-16 (el Rata de la guerra española) y bombarderos SB-2; estos últimos estaban piloteados sólo por tripulaciones soviéticas, que comprometieron duramente a los japoneses realizando algunas incursiones de mucho éxito en los aeropuertos que la marina imperial había creado en la China ocupada. Por ejemplo, el 3 de octubre de 1939, una formación de doce bimotores SB-2, volando a una altura de seis mil metros, atacó por sorpresa el aeropuerto de Hankow, destruyéndolo. Así describió los efectos de la incursión el famoso as de la caza japonesa Saburo Sakai, en su libro "¡Samurai!" (Sakai era entonces un joven piloto de caza de la aviación de marina):

"Todo lo que podía ver en el aeropuerto era una verdadera ruina. La

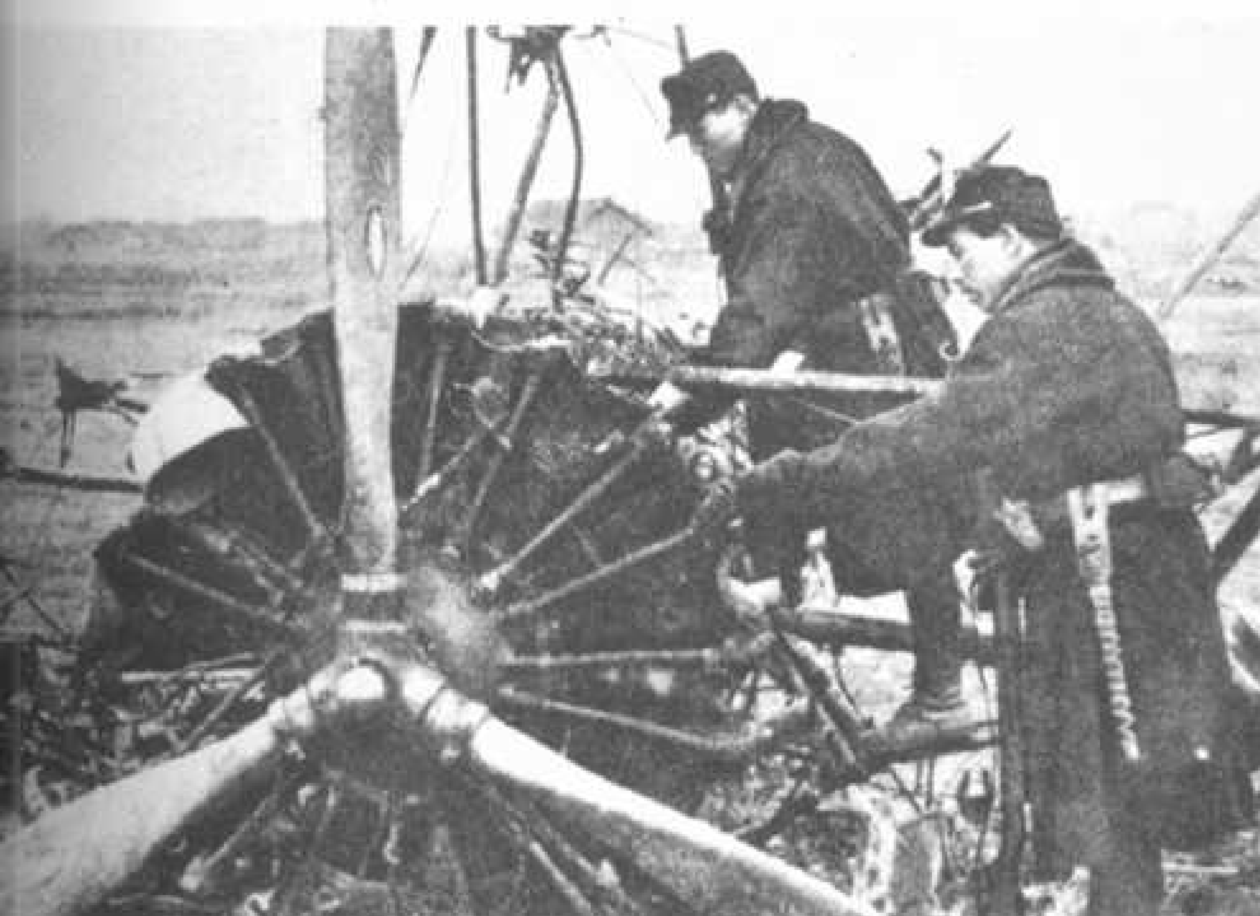






Aviones de bombardeo Mitsubishi G3M (arriba) volando contra las instalaciones de la llamada calle de Birmania, por la cual llegaban a los chinos los reabastecimientos de parte de los aliados (Archivo Bignozzi).
En el centro: soldados del ejército chino observan los restos de un avión derribado (Archivo Apostolo).
Abajo: un caza americano Vultee 66 ''Vanguard'' con los colores de la aviación china (Archivo Coggi)





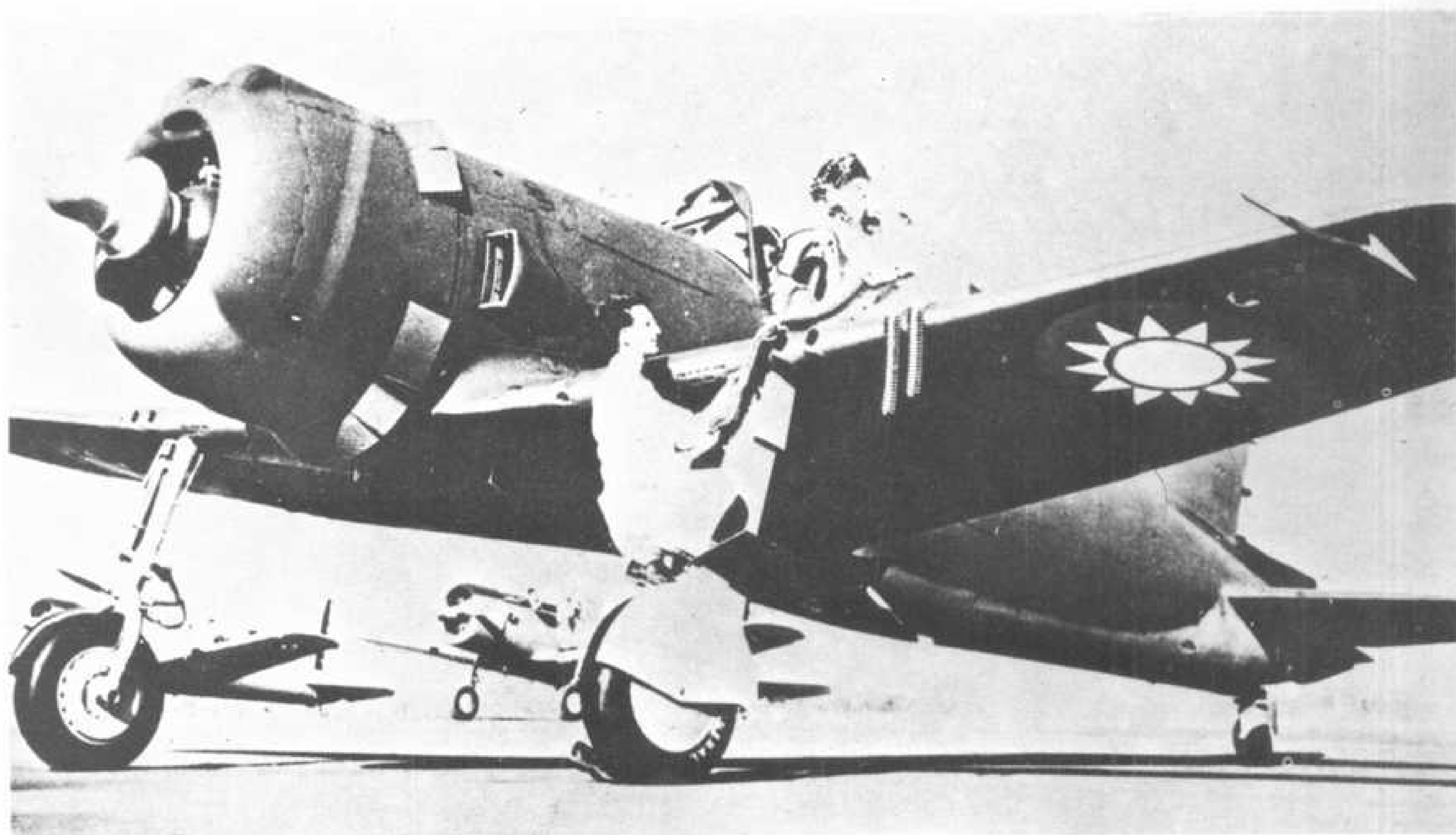
El Zero, un protagonista

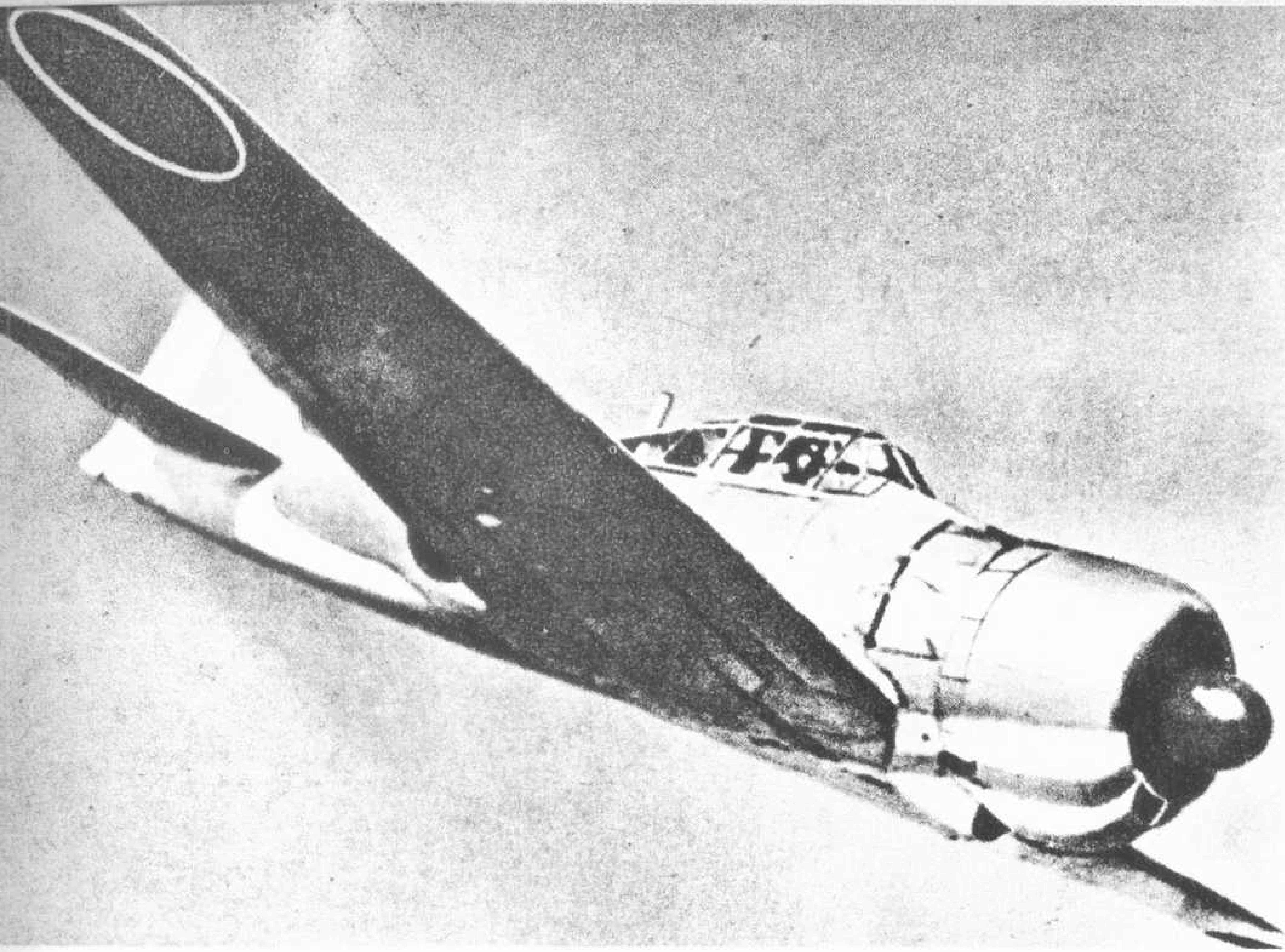
En 1939, los japoneses y los rusos se enfrentaron directamente en la frontera de Manchuria provocando lo que puede considerarse una guerra propiamente dicha. Restablecida la paz entre los dos contendientes y comenzado, en el ínterin, el conflicto europeo, Japón y la Unión Soviética evitaron toda otra confrontación directa. Los rusos hicieron retornar a su país también a sus tripulaciones, que combatían al lado de Chiang Kai-Shek, dejándole a la aviación china una grandísima cantidad de aviones de caza del tipo I-15 e I-16 y de bombarderos SB2.

Mientras tanto —ya en 1940— Japón extendía considerablemente su ocupación del territorio chino y, para quebrar definitivamente la resistencia de Chiang Kai-Shek, la aviación naval con base en tierra comenzaba a planificar acciones de mayor envergadura, en el inmenso territorio de la China. En esa época, el bombardero tipo de la aviación de marina era el G3M ''Nell'', que continuaría dando buenas performances en todos los años del siguiente conflicto; como avión de caza se empleaba aún el Mitsubishi A5M ''Claude'', de insuficiente alcance. Con esto se llegó solamente al resultado de provocar grandes pérdidas entre los bombarderos que efectuaban sus acciones sin escolta, habiendo aumentado el radio de acción de las mismas. La caza china no brillaba por su agresividad; se cuenta que durante un ataque a un aeropuerto militar, mientras una parte de los caza de fabricación rusa piloteados por chinos levantaba vuelo, limitándose a alejarse de la zona ''caliente'', algunos pilotos japoneses aterrizaron en el aeropuerto y, amontonando trapos rociados con nafta, incendiaron la mayor parte de los aviones que habían quedado en tierra. Después de esto volvieron a decolar con calma y se marcharon de allí sin hallar la mínima reacción enemiga; esto tal vez fue un caso límite.

En el verano de 1940, la aviación naval japonesa decidió enviar a China al nuevo caza Mitsubishi A6M, que sería famoso en todo el mundo como Zero (el nombre en código que le dieran posteriormente los americanos fue el de Zeke). He aquí cómo describió Saburo Sakai al avión: ''El Zero me gustó infinitamente, como no me había gustado ningún otro avión hasta ese momento; aun en tierra tenía una línea que no había visto jamás. La cabina era cerrada, el motor mucho más potente, el tren de aterrizaje retráctil; en lugar de dos ametralladoras livianas disponía de ametralladoras pesadas y de dos cañones de 20 mm... Tenía una velocidad y un alcance de por lo menos el doble de los del Claude y en vuelo, tenía tal maniobra que parecía un sueño; era el avión más sensible a los comandos que jamás hubiese probado y aun la más ligera pre-

mayor parte de nuestros doscientos caza y bombarderos del ejército y de la marina, ubicados ala contra ala a lo largo de las pistas, estaban en llamas. Grandes llamaradas de fuego eran proyectadas por el estallido de los depósitos mientras elevadas columnas de humo negro subían al cielo; los aviones que aún no se habían incendiado perdían nafta por los agujeros que las esquirlas habían abierto en los fuselajes y las llamas pasaban de uno a otro, alimentadas por el combustible que se derramaba. Uno por uno, largas filas de caza y bombarderos eran aniquilados por las llamaradas...; los aviones de bombardeo explotaban como fuegos artificiales...''





El caza Mitsubishi A6M "Zeke" (arriba) que fuera el protagonista más eficaz en las filas japonesas durante los combates aéreos en los cielos del Pacífico. Abajo: el almirante Shimada, jefe de la flota japonesa en el Mar de China, pasa revista a las unidades de aviadores en un aeropuerto de la costa china

sión sobre la palanca tenía su inmediata respuesta. Con un avión semejante, podíamos enfrentarnos a cualquier enemigo".

En realidad, aquí el entusiasmo debe haber llevado un poco más allá las afirmaciones de Sakai. El Zero, por lo menos en las primeras versiones, no disponía de ametralladoras pesadas y su velocidad máxima era superior a la del "Claude" en no más del veinte por ciento.

Los nuevos caza fueron empleados por primera vez el 19 de agosto de 1940 como escolta de una formación de bombarderos que atacó la ciudad de Chungking. Desde ese momento, el Zero fue utilizado continuamente y algunas veces recorría en vuelo (entre ida y vuelta) 2000 km: una distancia extraordinaria para esa época.

El 13 de setiembre del mismo año los Zero obtuvieron, precisamente sobre Chungking, una estruendosa victoria: trece caza japoneses enfrentaron a veintisiete aviones chinos de fabricación soviética (biplanos I-15 y monoplanos I-16) derribándolos a todos sin sufrir pérdidas. La superioridad del nuevo avión quedaba, de este modo, demostrada claramente. En todo el curso de los años 1940 y 1941, durante la ocupación de la Indochina francesa, el Zero fue visto en acción y siempre demostró ser un avión excelente, de una gran clase. En vísperas de la entrada en guerra con los Estados Unidos, la aviación naval japonesa había perdido sólo dos Zero y ambos por el fuego de la artillería antiaérea. En efecto, en combate en el aire no existía avión chino que estuviese a su nivel.

Es sorprendente que no obstante los numerosos informes provenientes de todo el sudeste asiático acerca de la aparición de este avión, nadie en los Estados Unidos se preocupase por sus espectaculares condiciones de combatiente y sus excepcionales performances. No se dio crédito a los informes de Chennault, cuyos pilotos, con sus Curtiss "Hawk" 75, habían enfrentado algunas veces a un enemigo similar.



Nubes de guerra sobre el Pacífico

Acerca del conflicto entre Japón y los Estados Unidos se ha escrito demasiado. Aún se discute entre los historiadores, principalmente sobre su génesis (es decir, acerca de la posibilidad de que el conflicto pudiese ser evitado por vía diplomática). En la controversia, un hecho es seguro; esto es que los japoneses siempre habían considerado a los Estados Unidos como el eterno rival en el Pacífico. Pero también en los ambientes militares del Sol Naciente las opiniones eran opuestas. En efecto, el ejército sostenía que la alianza con Alemania e Italia, previéndose una próxima victoria de Hitler, llevaría a la solución de los problemas de Japón. La marina en cambio, estaba claramente en contra de la guerra: sus jefes pensaban que un eventual conflicto con los Estados Unidos vería a Japón derrotado.

Estas consideraciones son fundamentales para poder comprender el concepto inspirador del ataque aeronaval a Pearl Harbor. Yamamoto, quien fuera su inspirador, consideraba que el primer movimiento que debía efectuarse era el de eliminar de un solo golpe la potencia aeronaval americana en el Pacífico, de modo que pudiese ganarse el tiempo necesario para apoderarse de bases estraté-





El almirante Isoroku Yamamoto (arriba), jefe de la flota japonesa. Abajo: el vicealmirante Chuichi Nagumo. Más abajo: en el puente del Hiryu algunos Aichi D3A2 "Val" calientan los motores; en segundo plano, el portaaviones Soryu. Las unidades se dirigen hacia las islas Hawai (Imperial Japanese Navy)

gicas y recursos aptos para permitir la continuación de la guerra durante algunos años. Pero también él estaba convencido de que Japón terminaría sucumbiendo.

Yamamoto, extremadamente popular en Japón, y no sólo en el ambiente de la marina, era un enemigo de los grandes acorazados e igualmente firme sostenedor de los portaaviones y aviones. Un día, a quien le preguntaba: "¿Quién puede destruir un acorazado sino otro acorazado?", respondió: "Los aviones pueden hacerlo con los torpedos". Y a la siguiente pregunta: "¿Cómo pueden vencer, los aviones, a buques de guerra poderosos como los acorazados?", replicó con un viejo proverbio japonés: "Aun la serpiente más feroz puede ser vencida por una multitud de hormigas".

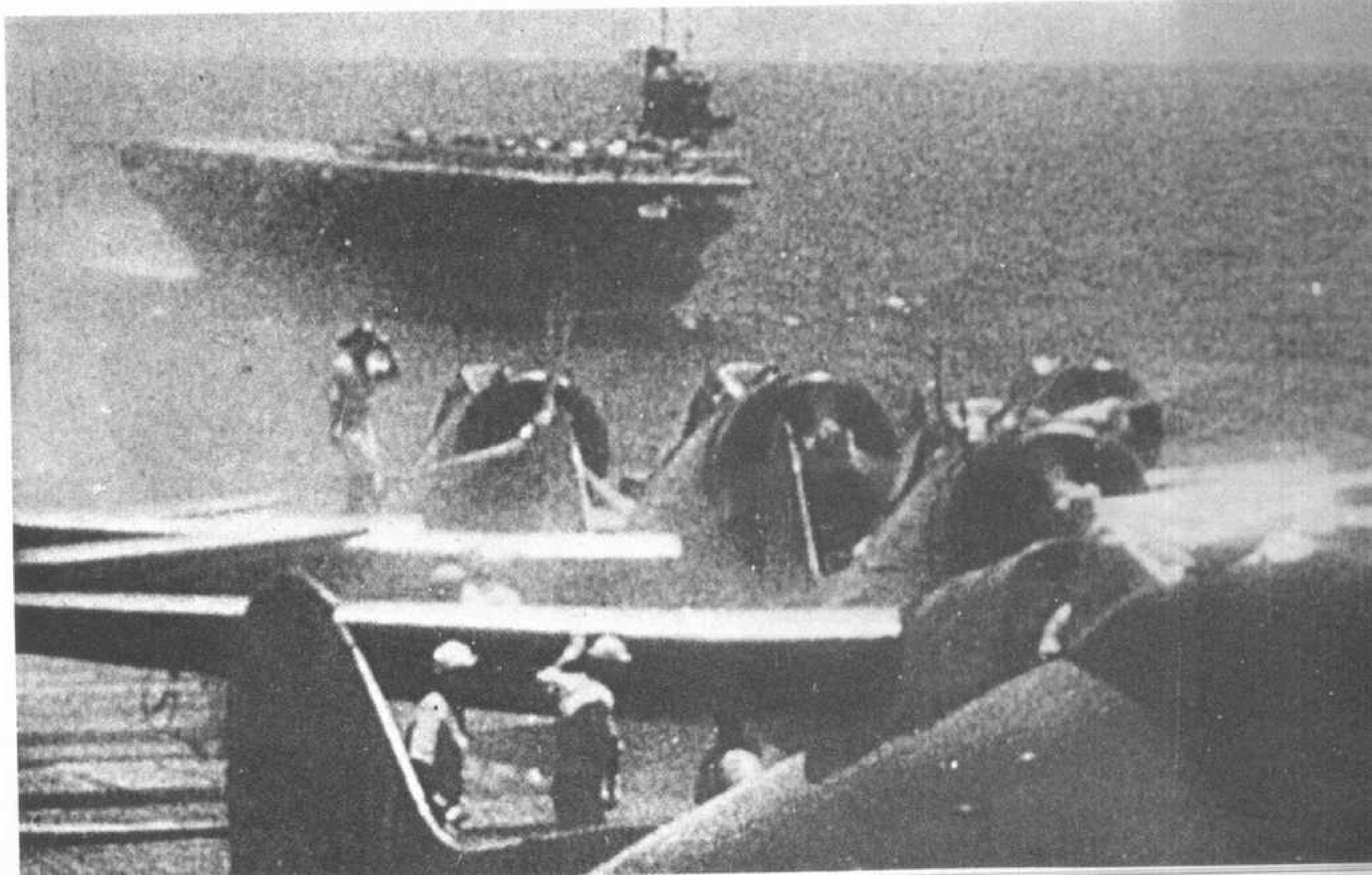
Por este motivo, cuando se comenzó a hablar de las posibilidades de guerra con los Estados Unidos, Yamamoto, que en 1940 ya cubría el cargo de comandante de las flotas reunidas, propuso dar un golpe inicial, decisivo, a la flota americana en la base hawaiana de Pearl Harbor. El estudio del audaz proyecto se asignó a un brillante oficial de la aviación de marina, que ya había sido agregado naval en Gran Bretaña: Minoru Genda, quien en los años siguientes a la guerra se convertiría en jefe de Estado Mayor de la aviación militar japonesa. Después de la preparación de una serie de planes detallados y venciendo la oposición de sus mismos superiores, a los cuales amenazó con renunciar si su proyecto no se aprobaba, Yamamoto tuvo vía libre para el ataque a Pearl Harbor.

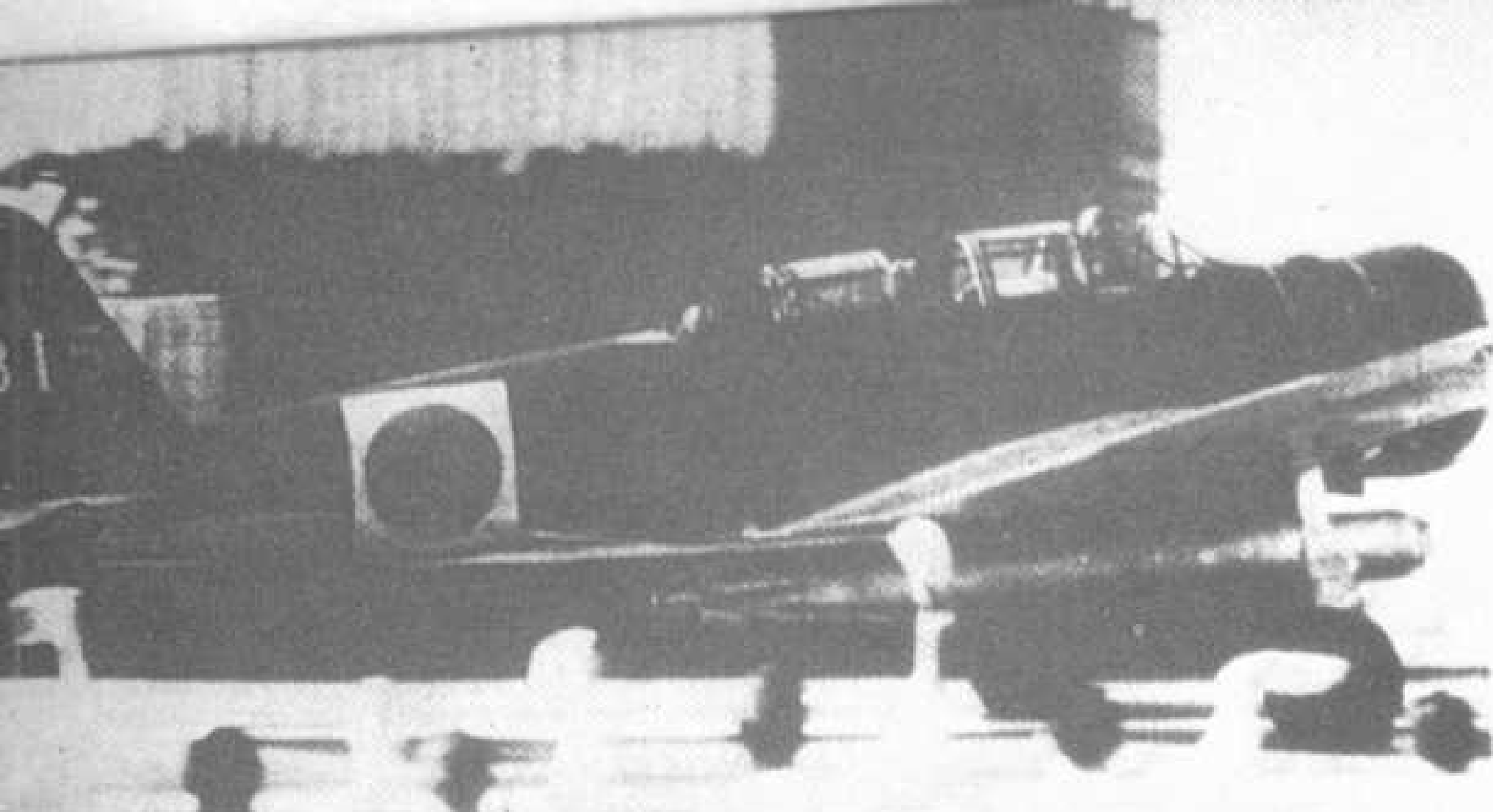
Preparativos ultra secretos

La idea básica era la de efectuar un ataque masivo con aviones torpederos y bombarderos de picada, bajo la protección de un paraguas de caza. Sin embargo, surgía otro problema: el de la cantidad de portaaviones que se emplearían en la operación. Como ya se ha visto, los japoneses habían organizado su flota formando divisiones dotadas de dos portaaviones cada una. Minoru Genda propuso predisponer una fuerza de ataque en la cual estuviesen concentrados más portaaviones y, después de muchas discusiones, se decidió emplear seis de éstos. Los portaaviones deberían moverse en una formación cerrada llamada "de caja", prácticamente compuesta por dos filas paralelas de tres portaaviones con una extensión de la fila y una distancia lateral entre ambas, de siete kilómetros. Se estableció, además, que se debería observar un riguroso silencio radiotelegráfico, para permitir que la imponente fuerza de ataque cruzara medio Pacífico sin peligro de ser avistada por naves o aviones americanos.

Para obtener informaciones actualizadas acerca de los movimientos de las fuerzas aeronavales estadounidenses, se envió a Honolulú un experto en espionaje naval, el guardiamarina Takeo Yoshikawa, con la falsa misión de funcionario del consulado japonés. Simulando un vivísimo interés turístico por la isla, Yoshikawa efectuaba un paseo completo por lo menos dos veces por semana, memorizando la posición de las naves americanas y la cantidad de aviones, pilotos, hangares, en síntesis: de todos aquellos objetivos que podrían ser atacados por la flota de Yamamoto.

A medida que se iba aproximando el otoño de 1941, época prevista para el ataque, el adiestramiento de los pilotos navales japoneses se volvía más apremiante y riguroso. La bahía de Kagoshima, en la isla de Kyushu, fue seleccionada para el adiestramiento de los aviones torpederos, dado que presentaba una conformación muy similar a la de Pearl Harbor. Los pilotos además, siendo





Un torpedero Nakajima B5N "Kate" (arriba) decola desde un portaaviones japonés en dirección a Pearl Harbor (Martin Caidin Collection).
Abajo: nuevamente desde un portaaviones japonés observamos el decolaje de un caza Mitsubishi A6M "Zero", para la operación contra Pearl Harbor (Martin Caidin Collection).
Más abajo: la fotografía fue tomada durante el primer minuto de ataque de los bombarderos de picada a la base de Ford Island; se observan las unidades de combate de la flota americana (U.S. Navy)

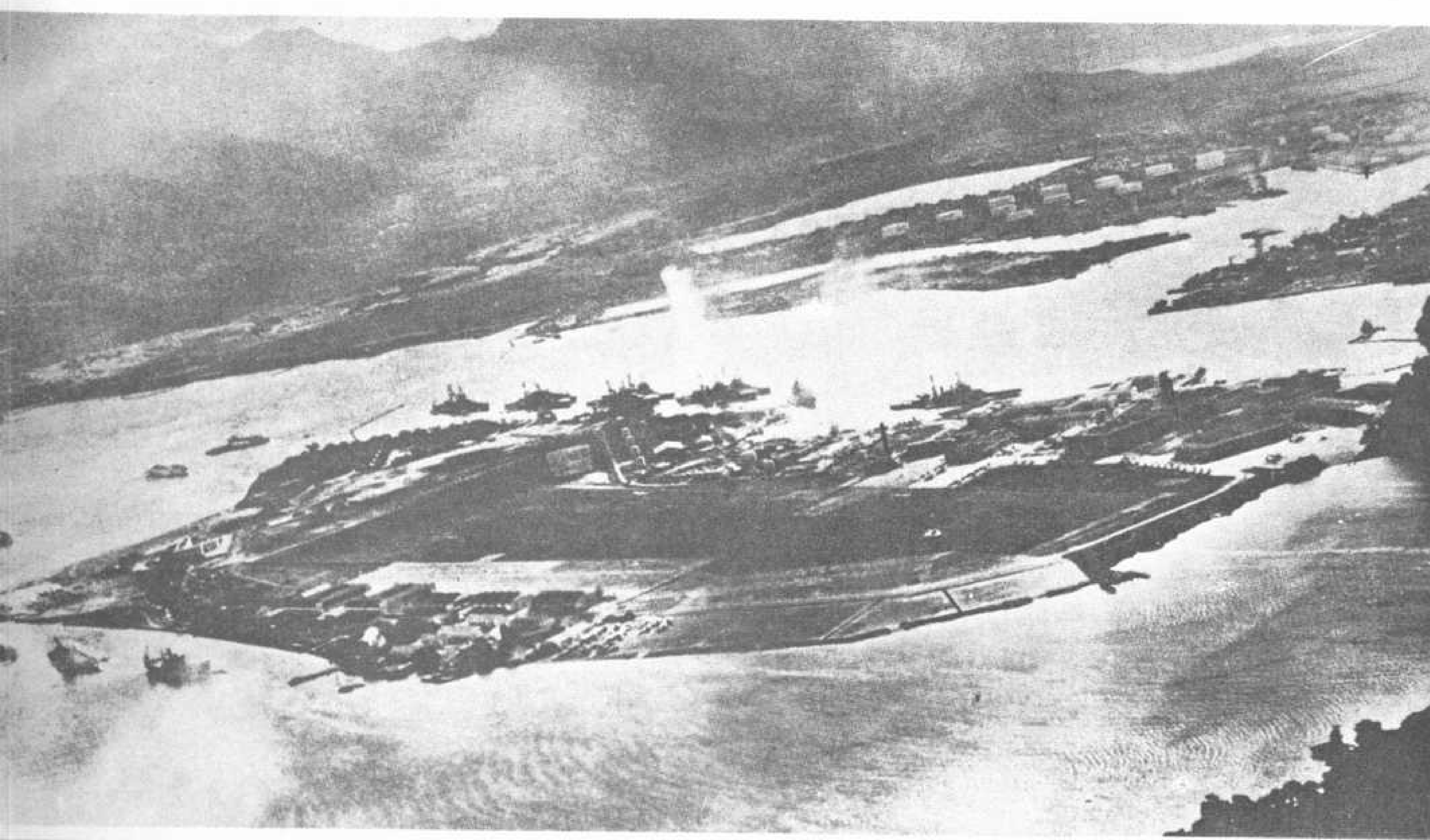


Kagoshima una ciudad industrial, debían sobrevolar fábricas y chimeneas para llegar a la bahía a baja altura, obstáculos más o menos similares a los que encontrarían cerca del puerto enemigo. Por último se realizó un modelo, de casi mil metros cuadrados de amplitud, de Pearl Harbor, en el que figuraban en sus puestos exactos otros modelos de todas las naves americanas. Las tripulaciones seleccionadas para la acción se adiestraban diariamente sobre este modelo, para el reconocimiento de sus blancos. Para finalizar, el 5 de setiembre de 1941, se efectuó sobre un enorme tablero un simulacro del ataque. El "juego de guerra" terminó bastante mal para Yamamoto, quien fue "avistado" por sus enemigos, "perdió" un tercio de sus aviones y dos portaaviones y, sobre todo, "faltó" la sorpresa.

No obstante esto, como escribiera John Toland en "The Rising Sun" (un estudio muy detallado acerca de la conducta de guerra por parte de los japoneses), "el plan de Yamamoto no fue suspendido ni abandonado por temor de que el almirante llevase a cabo su amenaza de dimitir de su cargo y porque el ataque de Hitler a Rusia había consolidado la posición de los japoneses en Manchuria".

Orden de partida

El 25 de noviembre de 1941, de acuerdo con la hora de Honolulú, y el 26 de acuerdo con la japonesa, Yamamoto dio la orden de partida a la flota. Estaba mucho más tranquilo porque veinte días antes se había desarrollado la tercera prueba general del ataque. Una prueba terminada con tanta precisión que la nave almirante, el acorazado Nagato, utilizada en las maniobras en la función de blanco, trasmitió a los aviones el siguiente mensaje: "El ataque ha sido espléndido". Precisamente en esos días, había caído también el último obstáculo que se interponía en la realización del plan del almirante japonés: la entrega de los últimos cien torpedos, modificados apresuradamente con la adopción de empenajes auxiliares, para su uso en aguas bajas. En efecto, las profundidades de Pearl Harbor medían doce metros, mientras que los aviones torpederos japoneses necesitaban comúnmente por lo menos 80 metros de profundidad para poder desenganchar su carga mortal.



La escuadra naval, que el 25 de noviembre zarpó del lugar convenido, la bahía de Tankan en las islas Kuriles, comprendía en total 31 naves. De éstas, seis eran portaaviones. Sus nombres eran: Akagi, Kaga, Shokaku, Zuikako, Hiryu y Soryu, con un total de 432 aviones a bordo.

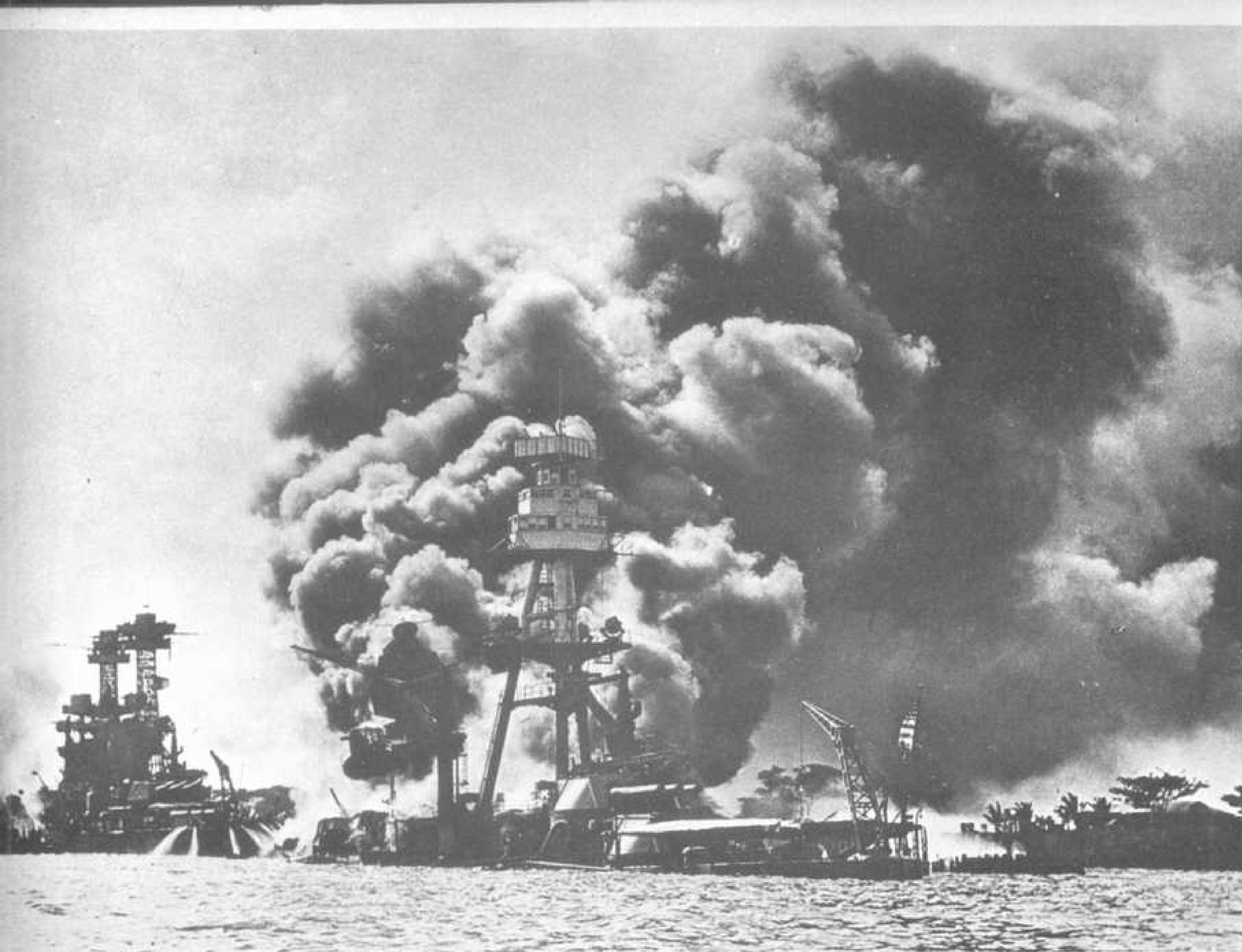
A las seis horas antemeridiano del 7 de diciembre, desde la escuadra japonesa comenzaron a decolar los primeros aviones, a 370 km al norte de Honolulú. Los aviones despegaron y comenzaron a volar en círculo sobre la zona hasta que todos estuvieron en vuelo: eran 183 y constituían la primera oleada de ataque. La segunda oleada, formada por 170 aviones, le seguiría poco después. El 354 avión, un Zero, cayó al mar durante el decolaje de la primera oleada desde el portaaviones Hiryu y se perdió.

El comandante de la primera oleada era el capitán de fragata Fuchida, que piloteaba un avión de bombardeo de altura del tipo Nakajima B5N2 "Kate". La formación comprendía 49 aviones de este tipo, 51 bombarderos de picada, 40 aviones torpederos y 43 caza.

La formación, apenas estuvo completa, se dirigió inmediatamente hacia Pearl Harbor. Mensajes de última hora habían asegurado que la flota americana se hallaba en el puerto, con excepción de los portaaviones Lexington y Enterprise. Además, como otra precaución, los dos hidroaviones catapultables de los cruceros Tone y Chikuma habían sido lanzados al alba para efectuar un reconocimiento de la ruta y habían señalado que la flota americana estaba fondeada.

Las horas trágicas de Pearl Harbor

A las 7.55 (hora local) del 7 de diciembre de 1941, Pearl Harbor apareció a la vista de Fuchida a través de las nubes que cubrían el mar. Era la mañana de un domingo soñoliento. En la isla ardía la habitual actividad (reducida) de los días feriados y la sorpresa estaba por cumplirse plenamente. En realidad,



Los acorazados Arizona, West Virginia y Oklahoma (izquierda) bajo el ataque de la aviación naval japonesa. Abajo: los restos del Arizona después del ataque a Pearl Harbor. Más abajo: restos de Curtiss P-40 destruidos por el ataque japonés al campo Wheeler (U.S. Air Force)





alguien había avistado la bandada de aviones japoneses que estaba por avalanzarse sobre la base americana: la estación radar de Opana, una de las cinco de Honolulú. El soldado George Elliot, encargado del radar, vio una gran cantidad de ecos luminosos en la pantalla e indicó al centro de informaciones de la base: "Hay una gran cantidad de aviones llegando desde el Norte, a tres grados Este".

Increíblemente, el mensaje fue ignorado. Se creyó que se trataba de algunos B-17 que habían sido señalados mientras llegaban de los Estados Unidos. De golpe, sobre Pearl Harbor se desencadenó el infierno. Los pilotos japoneses que caían sobre la base naval y sobre los aeropuertos se encontraron frente a una reacción casi inexistente. Los aviones, que se lanzaron a ametrallar y bombardear el aeropuerto de Wheeler Field, tuvieron como blanco 62 novísimos Curtiss P.40, alineados ordenadamente en fila, ala contra ala. Los pocos caza que trataron de levantar vuelo fueron implacablemente ametrallados y derribados durante la fase del decolaje.

A las 8.40 horas, al mando del capitán de corbeta Scigezaku Scimazachi, llegaba a Pearl Harbor la segunda oleada de ataque. Estaba compuesta por 170 aviones: 80 bombarderos de picada Aichi D3A1 y D3A2 "Val", 54 bombarderos de altura Kate y 36 caza Zero. Faltaban los aviones torpederos, porque el humo de las explosiones y la alarma que ya se había dado no les habrían permitido un ataque eficaz.

La segunda oleada de ataque halló una cierta reacción y perdió inmediatamente tres aviones de bombardeo, pero en conjunto pudo llevar a término su tarea de manera más que satisfactoria. Algunos combates se produjeron en el aire con pocos aviones americanos que, de todos modos, habían logrado decolar; precisamente durante el ataque los doce cuatrimotores B-17 que provenían en vuelo directo, desde los Estados Unidos, llegaron al cielo de Pearl Harbor. Desarmados, casi con el límite de combustible, casi todos se vieron envueltos en el combate y terminaron dañados o destruidos.

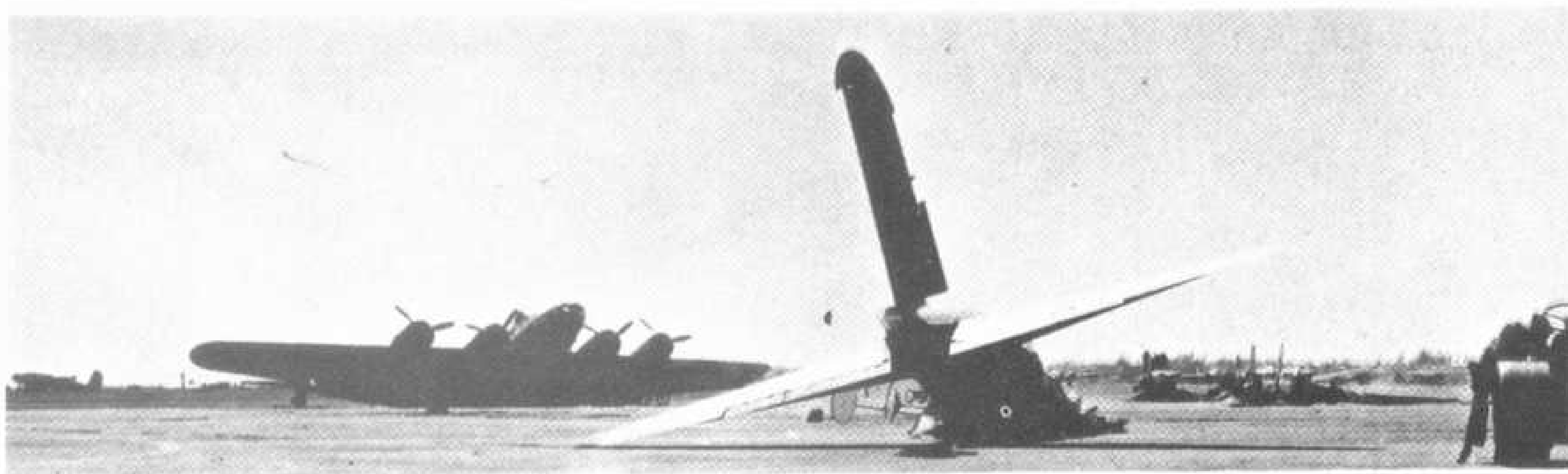
Al finalizar la acción, cuando los aviones japoneses regresaron a sus propias naves, faltaban solamente 55 hombres y 29 aviones; algunos habían sido derribados sobre Pearl Harbor, otros habían caído al mar o se habían dañado irreparablemente durante el aterrizaje y otros simplemente habían desaparecido. De los 432 aviones embarcados de la escuadra nipona, 353 participaron en el ataque, 40 se mantuvieron como reserva y 39 constituyeron el paraguas de protección de la flota.

Los daños ocasionados a los americanos eran gravísimos: 18 unidades de guerra, entre las cuales estaban los ocho acorazados de la flota del Pacífico, dañados o hundidos; 188 aviones destruidos en los campos de aviación; 2400 hombres muertos y más de 1000 heridos. A pesar de que los portaaviones americanos habían escapado del ataque, el tremendo golpe asestado a la flota estadounidense no había empeñado más de 354 aviones japoneses: ni siquiera la mitad de toda la fuerza que había atacado Pearl Harbor.

De los 188 aviones destruidos, 86 pertenecían al ejército y 92 a la marina. De los aviones japoneses perdidos, 9 eran caza, 15 bombarderos de picada y 5 aviones torpederos; ninguno de los bombarderos de altura fue derribado, aunque muchos fueron alcanzados, y el mismo avión de Fuchida fue agujereado repetidamente por esquirlas y disparos de ametralladoras.

Segunda victoria aeronaval

Mientras la escuadra japonesa se dirigía a Pearl Harbor por el Pacífico, otro convoy nipón se dirigía hacia Malasia y la península de Malaca. Allí, a partir de la medianoche del 8 de diciembre, comenzaban a desembarcar tropas de acuerdo con un plan de expansión hacia el sur que debía asegurarle a Japón el

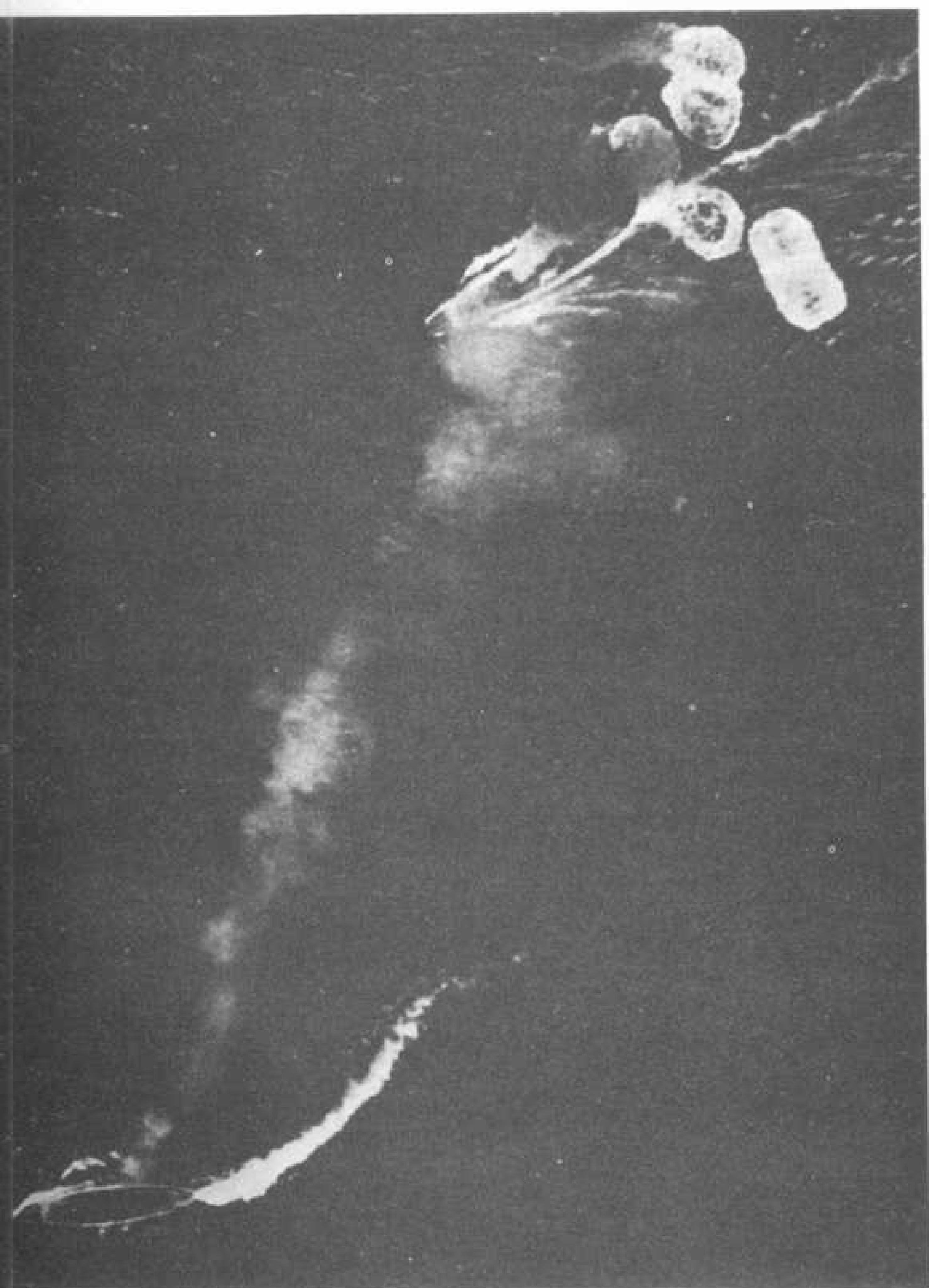




Un B-17 (arriba) destruido en el hangar Nº 5 de Hickam Field. Abajo: un B-17D se ve obligado, durante el ataque japonés, a un aterrizaje de emergencia en Bellows Field (U.S. Air Force). Más abajo: las dos unidades británicas Prince of Wales y Repulse bajo el ataque de los bombarderos de la marina japonesa (Imperial Japanese Navy)

control de las posesiones anglo-holandesas.

Los japoneses actuaban con cierta prudencia porque, desde los primeros días de diciembre, el almirantazgo británico había enviado a Extremo Oriente el modernísimo acorazado Prince of Wales y el crucero acorazado Repulse. Los japoneses en cambio, disponían solamente de cinco cruceros y de ningún portaaviones, dado que aquellos que deberían formar parte del convoy habían sido separados para la operación contra Pearl Harbor.



Pero de todos modos, los japoneses disponían de una protección aérea. Desde el mes de noviembre, la marina había destacado 144 aviones en algunos aeropuertos de la Indochina ex francesa (seis de reconocimiento, 39 caza y 99 entre bombarderos y aviones torpederos). La posesión de la Indochina francesa era considerada fundamental en el plan estratégico japonés; la ocupación había sido convenida con el gobierno de Vichy que había cedido de mala gana la colonia, suscitando fuertes protestas por parte de los Estados Unidos. Ahora la disponibilidad de los aeropuertos indochinos estaba por darle una nueva carta de triunfo a la marina imperial.

El 9 de diciembre se les indicó a los japoneses que naves enemigas se acercaban a Malasia. En la tarde de ese mismo día y durante toda la noche, unos cuarenta aviones de reconocimiento, bombarderos y aviones torpederos buscaron las unidades enemigas; mientras tanto, se preparaban otros aviones para decolar al alba del día 10. En efecto, entre las seis y media y ocho horas de ese día, 34 bombarderos y 50 aviones torpederos se dirigieron hacia Singapur. En el camino de regreso, uno de los aviones avistó al Prince of Wales con sus naves de escolta navegando hacia el sur.

Inmediatamente, todos los bombarderos y los aviones torpederos se precipitaron hacia las naves británicas. Estaban volando desde hacía cinco horas y media ya en el límite de su alcance, pero atacaron igualmente sin vacilar. El Prince of Wales fue alcanzado por siete torpedos, disminuyéndole considerablemente la marcha, y por dos bombas de 500 kg, una en la proa y la otra en la popa, que le dieron el golpe de gracia. El Repulse fue alcanzado por una bomba de 250 kg y por 14 torpedos. Aproximadamente dos horas y media después del primer ataque, las dos grandes unidades se hundían. Para Inglaterra, el golpe fue durísimo y aún hoy no falta quien lo considera el comienzo de la caída del imperialismo británico en Asia. Hay algo que es cierto: el error del primer ministro Churchill, quien había enviado las dos grandes unidades a Singapur con la ilusión de que pudiesen constituir una eficaz disuasión para los japoneses, no podría ser más burdo y más trágico.

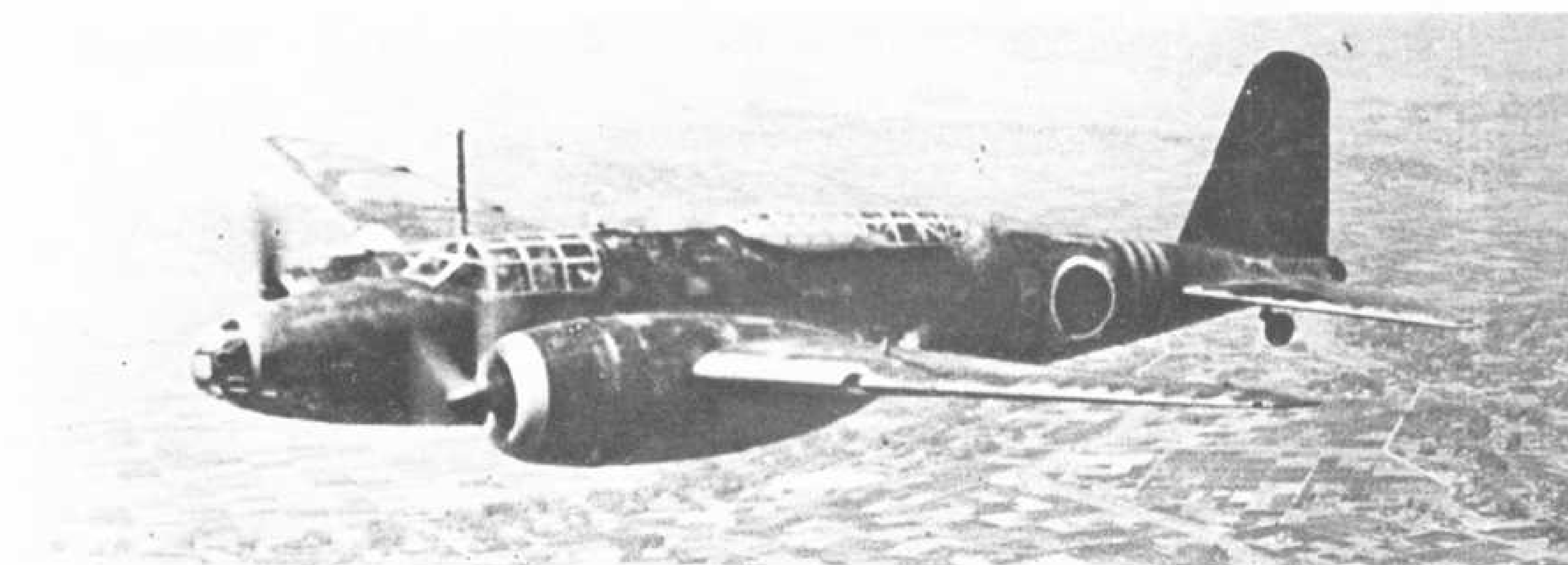
La empresa había sido realmente espectacular, quizás aun más brillante que el mismo ataque a Pearl Harbor, desde el momento que aquél había sido efectuado contra naves ancladas y éste, en cambio, contra naves en movimiento. El 46,7 por ciento de los torpedos lanzados contra el Prince of Wales había dado en el blanco contra el 41,2 por ciento de los lanzados contra el Repulse: un resultado en verdad excepcional y superior a aquellos que los pilotos japoneses habían obtenido en el curso de las maniobras. Pero precisamente para evitar que sus naves fuesen sorprendidas en el puerto, en Singapur, el comandante de la flota británica, almirante Phillips, había dispuesto que cruzaran aun en aguas sometidas a la ofensiva aérea enemiga. Tal vez no pensaba que los aviones japoneses demostrarían ser tan temibles y, de todos modos, no tenía ninguna posibilidad de una adecuada cobertura aérea. Sin embargo, permaneció en su puesto de comando y desapareció en el mar junto con su hermoso acorazado, a pesar de las exhortaciones de sus oficiales, que lo invitaban a ponerse a salvo.

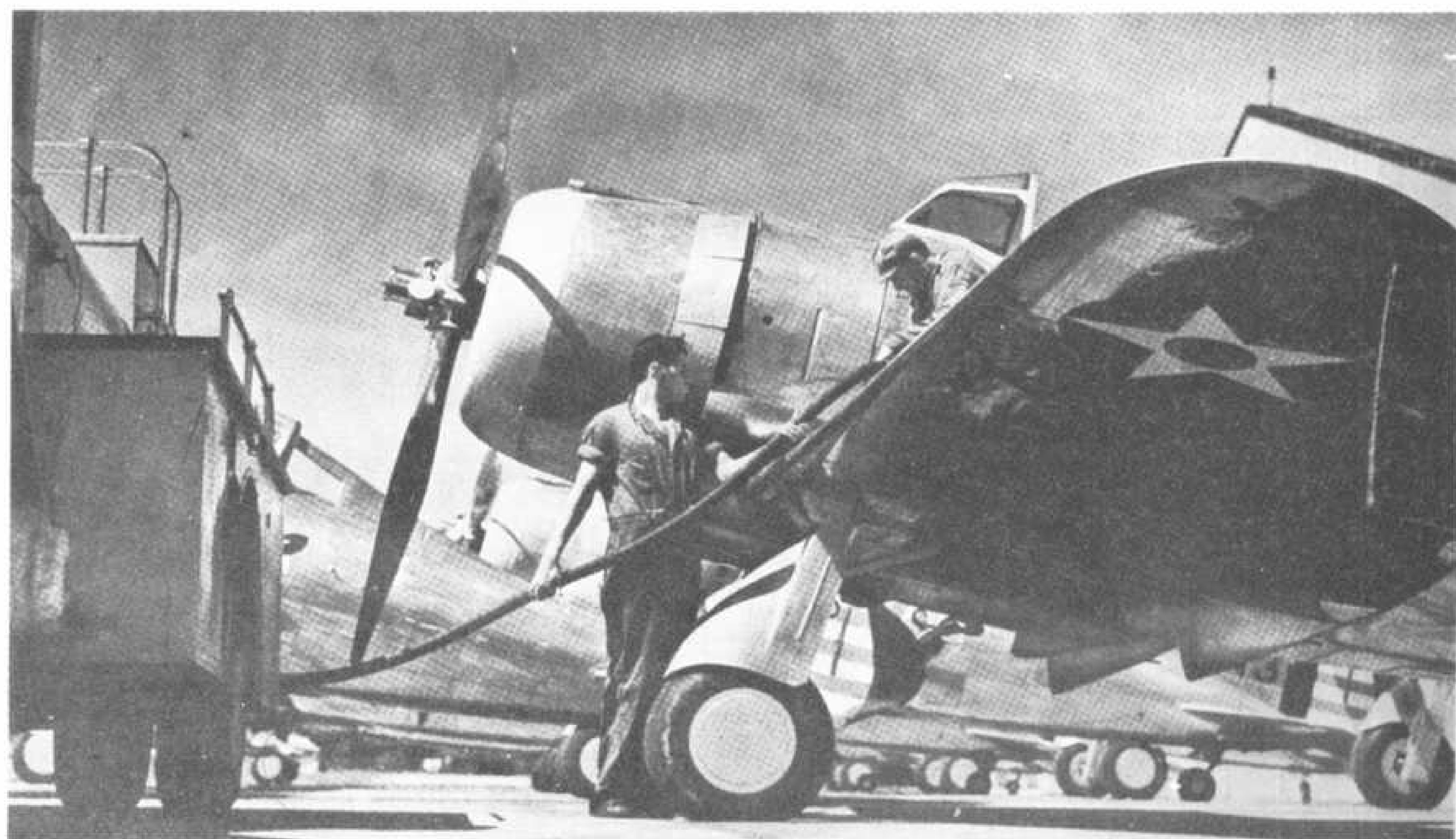
Las "hormigas" habían vencido a la "feroz serpiente", por lo menos en este primer acto de la tragedia.



Un bombardero japonés Mitsubishi G3M "Nell" (izquierda) de la aviación de marina, en vuelo con las bombas aún suspendidas al fuselaje (Archivo Apostolo).
Abajo: un típico bombardero de la aviación del ejército japonés al comienzo de las hostilidades fue el bimotor Mitsubishi Ki-21 "Sally" (Archivo Apostolo). Más abajo: en las Filipinas, los americanos aún disponían de una pequeña cantidad de caza Seversky P-35. En la fotografía, algunos P-35 durante una maniobra en los Estados Unidos

Ataque a las Filipinas





El humo de las explosiones no se había despejado aún sobre Pearl Harbor, cuando ya la aviación japonesa se preparaba para lanzar un violento ataque contra las bases aéreas americanas de las Filipinas. Sin embargo, debido a varias circunstancias (principalmente las condiciones meteorológicas), los japoneses no estuvieron en condiciones de comenzar sus incursiones en las Filipinas sino hasta la mañana del 8 de diciembre, algunas horas después de haber comenzado el bombardeo a Pearl Harbor. Este retraso, en lugar de perjudicar a los japoneses los favoreció de manera extraordinaria. Es así que, cuando los primeros bombarderos llegaron a los aeropuertos filipinos hallaron a casi todos los aviones americanos en tierra, intentando reabastecerse. Los pilotos de la U.S. Army Air Force, que habían decolado inmediatamente después de que las radios hubiesen informado lo que estaba sucediendo en las Hawaii, consideraban que un ataque similar debía proceder contra sus bases. No estaban equivocados. Sólo que los aviones japoneses habían quedado bloqueados en los aeropuertos de Formosa debido al mal tiempo. Cuando pudieron decolar, ya era pleno día.

Algunos de los acontecimientos que se desarrollaron en las Filipinas, en esos días del mes de diciembre de 1941, aún no han sido aclarados. Por ejemplo, los americanos —aun sabiendo que ya estaban en guerra con Japón— no quisieron tomar la iniciativa. Posteriormente, Mac Arthur siempre afirmó que la aviación de la que disponía era muy inferior a la japonesa, apoyada poderosamente por portaaviones. La realidad, en cambio, era diferente: los japoneses destacaron para las Filipinas un solo portaaviones de modesto tonelaje, el Ryujo, de 10600 toneladas de desplazamiento y que disponía de unos cuarenta aviones, entre caza Claude y aviones torpederos. De cualquier modo, todos los ataques fueron efectuados por los aviones de la aviación naval con base en los cinco aeropuertos de Formosa, desde donde decolaron en oleadas sucesivas para las Filipinas: eran en total 144 bombarderos (del tipo G3M2 "Nell" y G4M1 "Betty") y 108 caza (del tipo Zero). El previsto apoyo de la aviación del ejército ya no fue proporcionado, porque los bimotores Ki-21 "Sally" no tenían el alcance suficiente para la misión requerida.

A esta fuerza aérea, los americanos podían oponer alrededor de 160 aviones de diferente tipo; entre éstos, 15 caza Seversky P-35, de modelo ya superado; 18 caza Curtiss P-40B "Tomahawk"; 54 caza Curtiss P-40E "Kittyhawk", que estaban considerados como equivalentes al Zero; y doce de los anticuados Boeing P-26 de las fuerzas aéreas filipinas. Además, tenían 33 cuatrimotores Boeing B-17, con los cuales podían atacar los aeropuertos de Formosa. En efecto, los americanos conocían la exacta distribución de los mismos: dos días antes de aquel



En las Filipinas, el caza americano más moderno era el Curtiss P-40 (izquierda), en la versión B "Tomahawk".
Abajo: a bordo del portaaviones Enterprise, los especialistas rearman algunos caza Grumman F4F-3 "Wildcat", después de la acción sobre las islas Marcus (U.S. Navy).
Más abajo, a la izquierda: uno de los hidroaviones Consolidated PBY "Catalina" que con sus misiones de reconocimiento proporcionaron una inestimable ayuda a la flota americana en el Pacífico (Archivo Pafi)

fatídico 8 de diciembre un hidroavión Catalina había determinado el poder de las unidades de la aviación japonesa. Bien informados y dotados de un importante equipamiento, los americanos no supieron actuar con la decisión y la iniciativa que requería la situación. Por ello, sus aviones fueron destruidos sobre todo en tierra por las oleadas de bombarderos y caza japoneses; al no hallar resistencia en el aire —salvo en casos esporádicos— estos últimos pudieron ametrallar sin molestias las instalaciones de los americanos: Nichols Field, Clark Field y el aeropuerto de Iba. Más de la mitad de los B-17 fue eliminada en tierra.

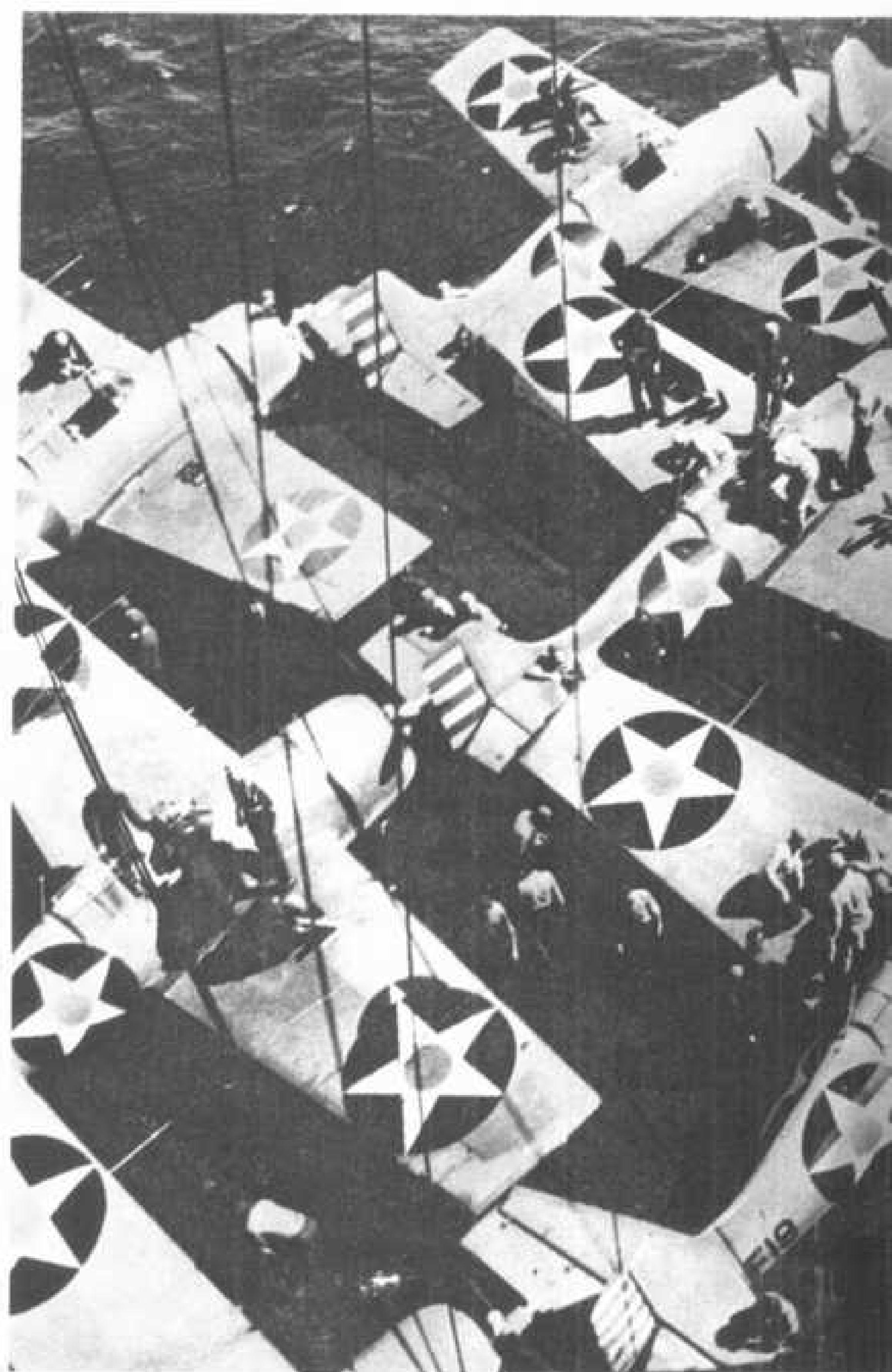
El viejo dicho "quien pega primero, pega dos veces" había demostrado una vez más su validez.

Hacia las Indias Holandesas

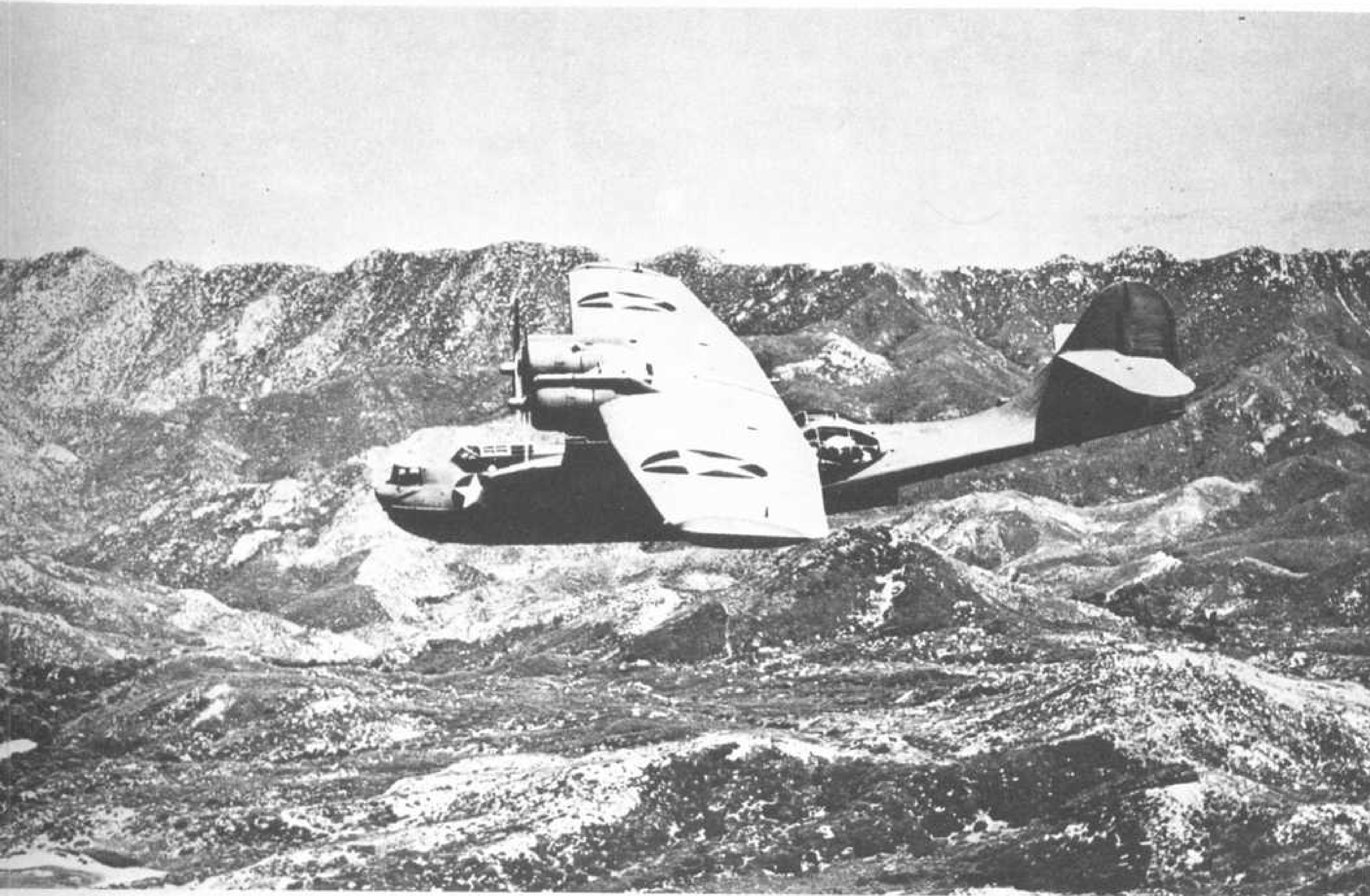
La neutralización de Pearl Harbor (y de la flota americana), la destrucción de la fuerza aérea de las Filipinas, el hundimiento del Prince of Wales y del Repulse, en consecuencia, abrían el camino a los japoneses hacia el Pacífico meridional y las Indias Holandesas, ricas en petróleo, caucho y minerales esenciales para la producción bélica. En la ejecución de este plan estratégico la marina imperial comenzó una serie de desembarcos ocupando Malasia, Borneo, la península de Malaca y Hong Kong. La protección aérea era suministrada por las unidades con base en los aeropuertos indochinos, esperando que estuviesen nuevamente disponibles los portaaviones empleados en Pearl Harbor. Luego, siempre precedidas y acompañadas por los ataques de la aviación, las tropas japonesas penetraron en Birmania desde Tailandia, ocupando el puerto principal del país, Rangún. En ese ínterin, una escuadra naval —totalmente desprovista de portaaviones— eliminaba de la escena a las últimas unidades de guerra americanas, británicas y holandesas.

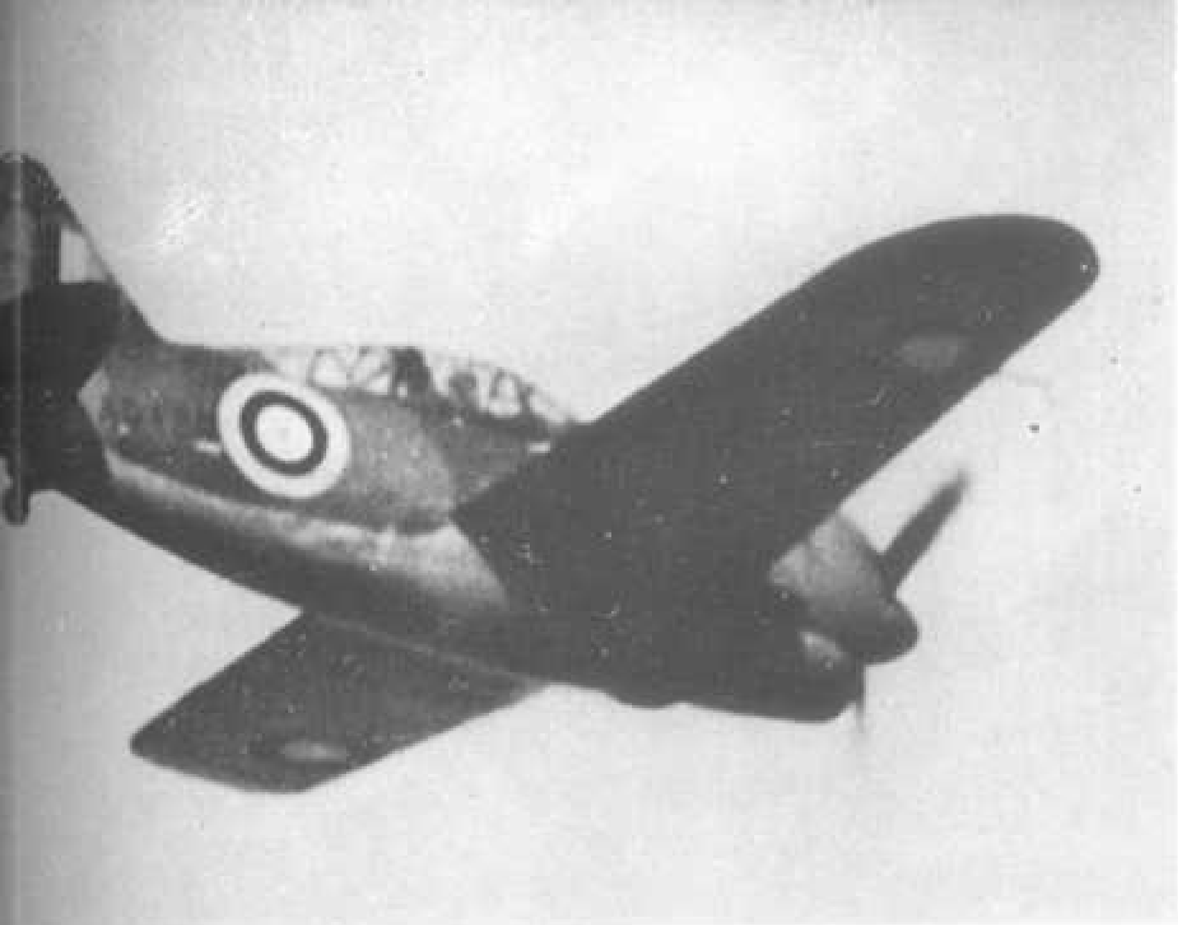
A estos fulgurantes resultados, los aliados sólo podían oponerse nominalmente. Los ingleses y holandeses disponían de aviones ampliamente superados por los Zero, como los Brewster "Buffalo", que fueron destrozados rápidamente. Los mismos Hurricane, reforzados con aquellos traídos desde Europa con el portaaviones Indomitable, no tuvieron mejor suerte. Los únicos que ofrecían una seria resistencia eran los Wildcat de la marina americana, aunque operaban sólo desde las bases más próximas a Honolulú, o desde los portaaviones.

En este cuadro desconsolador, los americanos tenían la suerte de poder disponer todavía de los dos portaaviones de la flota del Pacífico, el Lexington y el Enterprise. A éstos se agregó, inmediatamente después de Pearl Harbor, el Saratoga (que fue dañado casi de inmediato por un submarino) y el Yorktown, este último enviado inmediatamente desde el Atlántico. Los portaaviones americanos navegaron en el Pacífico meridional tratando de ocasionar la mayor molestia posible a los japoneses, pero sin comprometerse demasiado, conscientes de que se



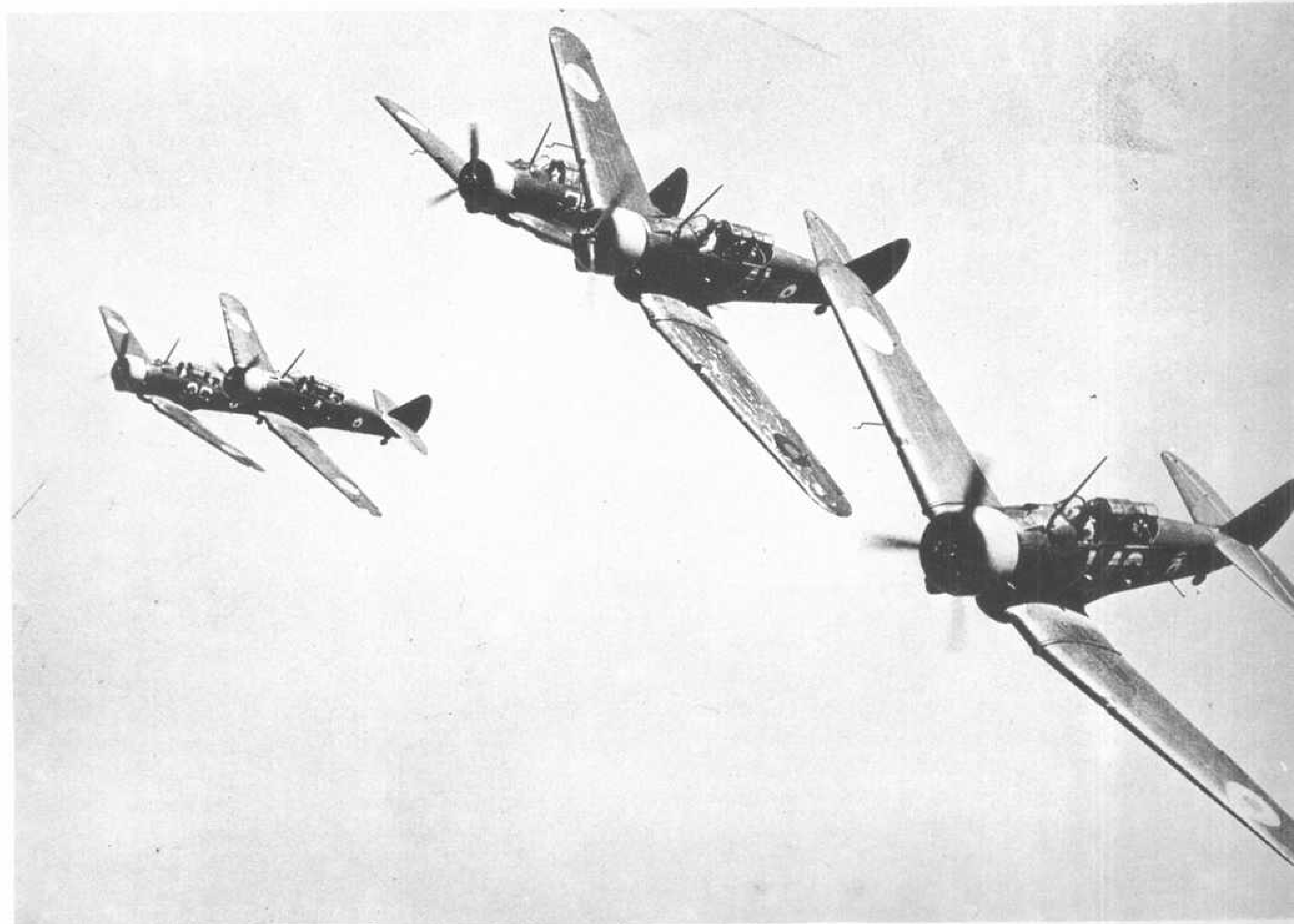
hallaban en una clara desventaja cuantitativa y cualitativa. En efecto, las tripulaciones americanas carecían de experiencia bélica y se consideraba arriesgado enfrentar de inmediato a la flota japonesa en un encuentro directo. La que Yamamoto consideraba la mayor victoria de Japón, Pearl Harbor, estaba trasformándose en una derrota estratégica. En efecto, los acontecimientos de Pearl Harbor hicieron anular el plan de operaciones americano "Arco iris I", que programaba el enfrentamiento en mar abierto de la flota del Pacífico con la escuadra naval japonesa. Si no hubiese existido el día de Pearl Harbor, proba-





Entre los caza que los ingleses opusieron a la aviación japonesa en Malasia, Nueva Guinea y las Indias Holandesas, se hallaba el Brewster "Buffalo" de fabricación americana, como el de la fotografía aquí a la izquierda (Archivo Apostolo).
Abajo, a la izquierda: algunos biplaza de ataque australianos CA-1 "Wirraways" del 21 Squadron, que operó en Malasia (Archivo Coggi).
Derecha: una formación de aviones de adiestramiento CA-3 de la segunda escuela de vuelo australiana (Archivo Coggi)





blemente los americanos habrían conocido un desastre aun más grave, porque en éste estarían implicados también los portaaviones Lexington, Enterprise y Saratoga, cuyos aviones y tripulaciones eran, en conjunto, bastante inferiores a los nipones.

Éstas son consideraciones que es fácil hacer después de haberse producido el hecho. De hecho, a fines de diciembre de 1941, la potencia de los aliados en el Pacífico había sido reducida muy gravemente, y los japoneses se extendían como una mancha de aceite en todo el sector meridional.

Combates entre portaaviones

En el siguiente mes de enero, una fuerte escuadra naval nipona con los portaaviones Akagi, Kaga, Hiryu y Soryu, efectuaba una incursión en el puerto australiano de Darwin. De acuerdo con los críticos militares, la operación repitió, aunque en menor escala, el éxito de Pearl Harbor. Las instalaciones portuarias quedaron dañadas, muchas naves hundidas (entre las cuales un buque de carga con municiones que saltó por el aire) y todos los aviones australianos fueron derribados. Eran caza P-40 que se avocaron, en vano, a la defensa de la ciudad. Después de la incursión, Darwin quedó abandonada inclusive por sus habitantes, mientras las llamas de los incendios sellaban tristemente una nueva derrota de los aliados.

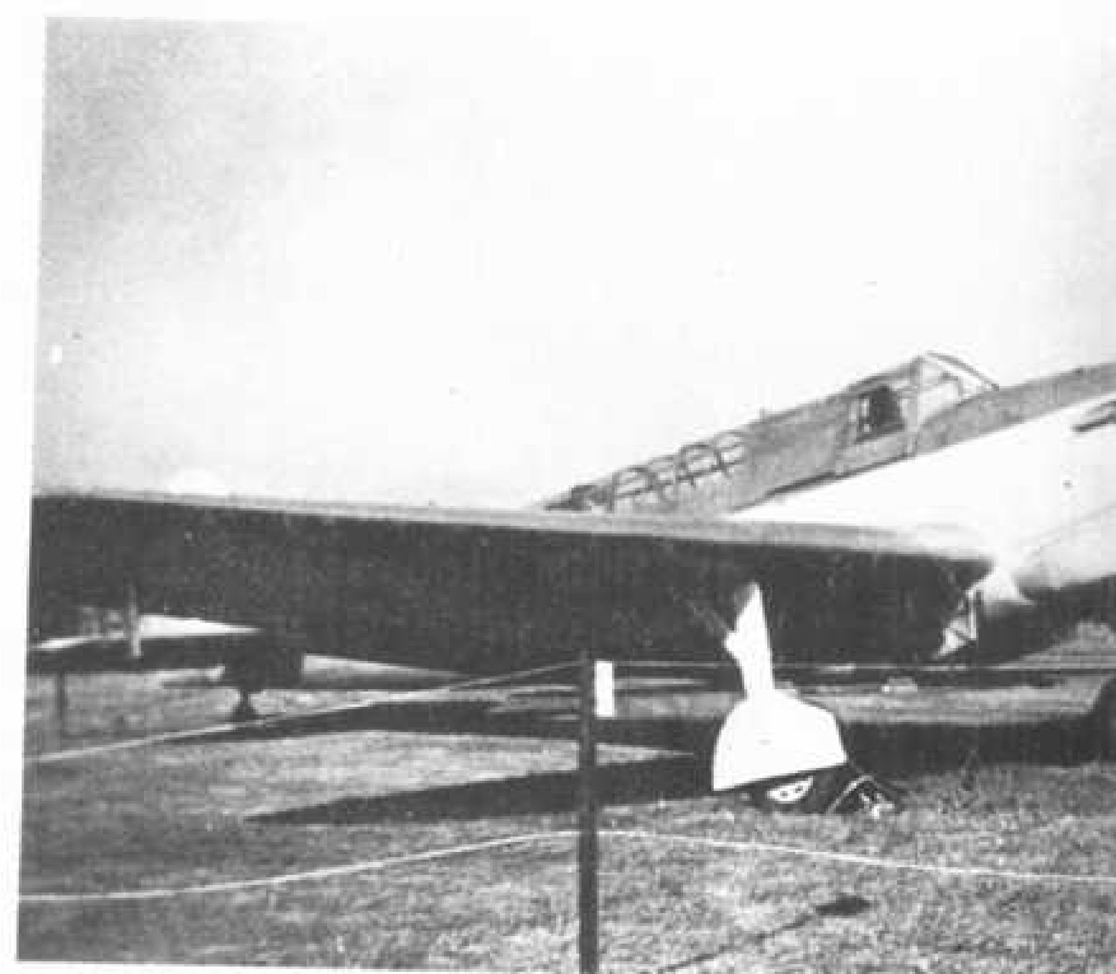
Mientras tanto, los japoneses desembarcaban en Java, donde los holandeses, empeñados en una defensa sin esperanzas, solicitaban aviones con urgencia. En un intento para incrementar las fuerzas, los americanos enviaron a Java al más viejo de sus portaaviones en servicio, el glorioso Langley, desde hacía tiempo trasformado en buque madre con aviones embalados y pilotos a bordo y al Seawitch con más aviones. El 26 de febrero el Langley fue sorprendido a un centenar de kilómetros del puerto de Tjilatjap por nueve G3M2 "Nell" japoneses y fue hundido casi al mismo tiempo que el buque tanque Pecos y otras unidades menores americanas y australianas; el Seawitch llegó bien a Tjilatjap, pero demasiado tarde.
El 5 de marzo, por último, una oleada de 180 aviones japoneses lanzados desde los portaaviones, atacaron sin cesar el puerto de Tjilatjap, hundiendo unas veinte naves.

El almirante Nagumo, comandante de la escuadra naval japonesa, tenía ahora el camino libre para operar en el Océano Índico; se preparó para este raid, después de haber reforzado su flota con los portaaviones Shokaku y Zuikaku (pues había enviado nuevamente a Japón al Kaga). A fines de marzo, Nagumo zarpó directamente desde el corazón del Océano Índico, hacia la isla de Ceilán.

Aquí, entre tanto, los ingleses estaban intentando constituir una fuerza aeronaval de cierta importancia. Desde Gibraltar había llegado el almirante Sommerville, que disponía de los portaaviones Formidable, Indomitable y Hermes y de cinco buques de guerra. Sommerville estaba decidido a afrontar abiertamente a su enemigo, pero (probablemente para su suerte) no logró entrar en contacto con los japoneses. Apenas había dejado Colombo, dirigiéndose hacia una zona donde había sido avistada la escuadra naval nipona, cuando los aviones de ésta caían sobre el puerto: los aviones de los portaaviones japoneses, en particular los Val y los Kate, efectuaron un ataque de terrible eficacia destructiva. Todas las instalaciones habían sido arrasadas, mientras los 36 caza Zero que escoltaban a los 89 bombarderos (36 de picada y 53 de altura) se encontraban en una épica batalla con los 42 Hurricane y Fulmar de la defensa del puerto, derribando 24 de éstos.



Operaciones de reabastecimiento a algunos caza americanos Bell P-39 "Airacobra" (izquierda) en un aeropuerto australiano, después de una acción contra los japoneses (Bell Aircraft Corporation).
Derecha: el caza naval inglés Fairey "Fulmar", aquí en una fotografía de la posguerra (Archivo Bignozzi).
Abajo: pilotos japoneses corren a sus aviones para una misión de guerra. Los aviones son Ki-21 (Archivo Pafi)



Al finalizar la incursión, los aviones de reconocimiento japoneses señalaron la presencia, en alta mar, de dos unidades inglesas. Nagumo disponía, en ese momento, de unos ochenta bombarderos de picada Val, destinados a una segunda oleada sobre el puerto. Los envió hacia las naves, identificadas luego como los cruceros Cornwall y Dorsetshire de 10000 toneladas. Los Val los atacaron con una mortal precisión y en 19 minutos solamente los mandaron a pique. Fue una acción histórica, con aproximadamente el 90 por ciento de las bombas desenganchadas dadas en el blanco y, por cierto, una de las mejores de la historia de la aviación naval.

El 8 de abril, después de haberse reabastecido abundantemente de combustible, la escuadra japonesa efectuaba un nuevo ataque sobre Ceilán, bombardeando (con 91 Kate) la base naval de Trincomalee. Treinta y ocho Zero escoltaban a los bombarderos y encontraron delante de sí a los once Hurricane que le habían quedado a la RAF. En pocos minutos derribaron nueve de éstos. Por último, al regresar, un avión de reconocimiento descubrió al portaaviones Hermes que, escoltado por el cazatorpedero australiano Vampire, se había alejado de Trincomalee para evitar el ataque japonés. Ochenta y cinco bombarderos de picada fueron enviados contra el viejo portaaviones (había sido retirado en 1919); totalmente carente de defensa —sus aviones habían sido enviados a reforzar la defensa de Ceilán— el Hermes era hundido en el trascurso de un cuarto de hora junto con la nave de escolta.

En ese ínterin, Sommerville, consciente ya del peligro que correría atacando la escuadra japonesa, cruzaba fuera del radio de acción de los bombarderos enemigos. Otro episodio caracterizó también la incursión nipona en Ceilán. Algunos bombarderos ingleses establecidos en la isla lograron localizar al Akagi y lo atacaron. El portaaviones japonés, a pesar de estar sometido a un intenso lanzamiento de bombas, salió indemne de la incursión, la primera sufrida por uno de los portaaviones de Yamamoto desde el comienzo de la guerra.

La avanzada del almirante Nagumo en el Océano Índico concluyó con el hundimiento de más de treinta buques mercantes, encontrados por las naves japonesas en el camino de regreso. Parte de los hundimientos fue efectuada por los bombarderos de los portaaviones.



Desde el reino de Shangri-La

Desde el día de Pearl Harbor, las máximas autoridades americanas buscaban el modo de efectuar una acción de represalia que le devolviese la confianza al pueblo americano y le sirviese de advertencia a sus enemigos. El teniente coronel Doolittle, un conocidísimo piloto americano, comandó una formación de aviones encargada de una audaz misión: el bombardeo a Tokio. En el informe oficial de la misión se lee: "El proyecto de bombardeo combinado entre ejército y marina fue concebido en forma definitiva en el mes de enero y realizado en abril, aproximadamente tres meses más tarde. Objetivo del proyecto: bombardear los centros industriales de Japón. Se esperaba que el daño ocasionado fuese tanto material como sicológico..."

La operación combinada preveía el empleo de bombarderos del ejército que deberían ser llevados cerca de las costas de Japón por un portaaviones. Se escogieron los bimotores North American B-25 "Mitchell", de la versión B, perte-



Un biplano Mitsubishi F1M2 "Pete" (izquierda), de observación naval.
Abajo: un bimotor Kawasaki Ki-48 ("Lily" en el código aliado) de la aviación del ejército japonés.
El coronel James Doolittle, ideador y animador de la primera famosa incursión americana en la capital nipona (USAAF).
En las dos fotografías de abajo, de izquierda a derecha: el portaaviones británico Hermes, destruido por los ataques de la aviación japonesa, se hunde en el golfo de Bengala (I.W.M.).
Desde el Hornet decolan los B-25, con destino a Tokio (U.S. Navy)





ciente al 17 grupo de bombardeo de la VIII Air Force de la aviación del ejército. En efecto, el B-25B era el único de los bombarderos medianos existentes entonces que, además de disponer de un considerable alcance, estaba en condiciones de decolar desde un portaaviones.

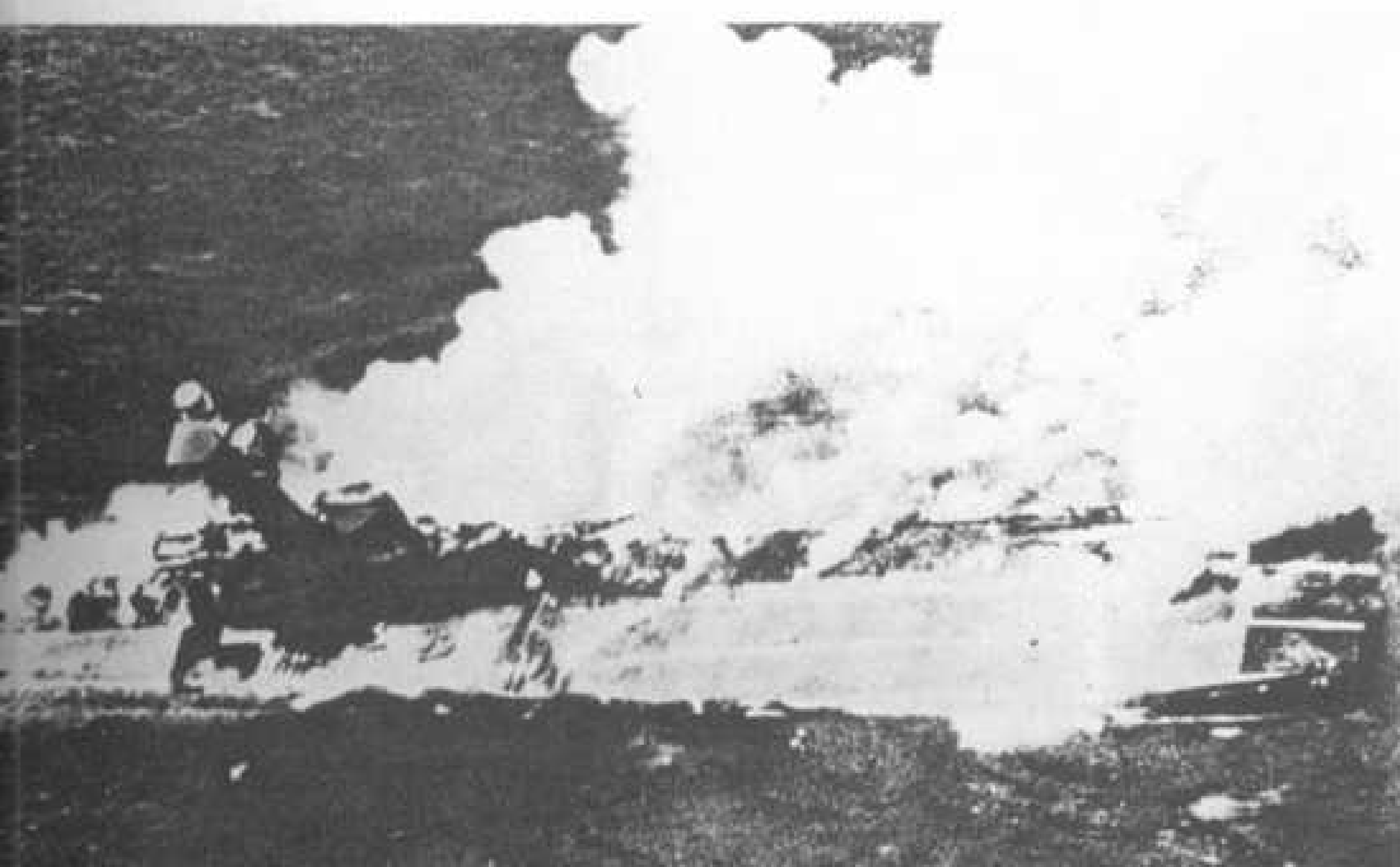
Se seleccionaron 24 aparatos de este tipo con igual cantidad de tripulaciones y, posteriormente, el número fue reducido a 16 aviones. Durante alrededor de tres meses los pilotos se adiestraron para decolar en espacios cada vez más reducidos, usando los hipersustentadores en su máxima angulación. Para dar un ejemplo de los resultados obtenidos basta pensar en que el teniente Don Smith logró decolar en 96 metros solamente. La velocidad más baja obtenida resultó ser de 109 km/h. Para aumentar la carga de combustible y en consecuencia el alcance de los aviones, se suprimió la torreta defensiva ventral, sustituyéndola por un depósito suplementario y agregándose a bordo 25 tanques de nafta de 20 litros cada uno. Cada avión trasportaba tres bombas explosivas de 230 kg y un contenedor también de 230 kg de peso, que llevaba a su vez 128 bombas incendiarias de poco peso.

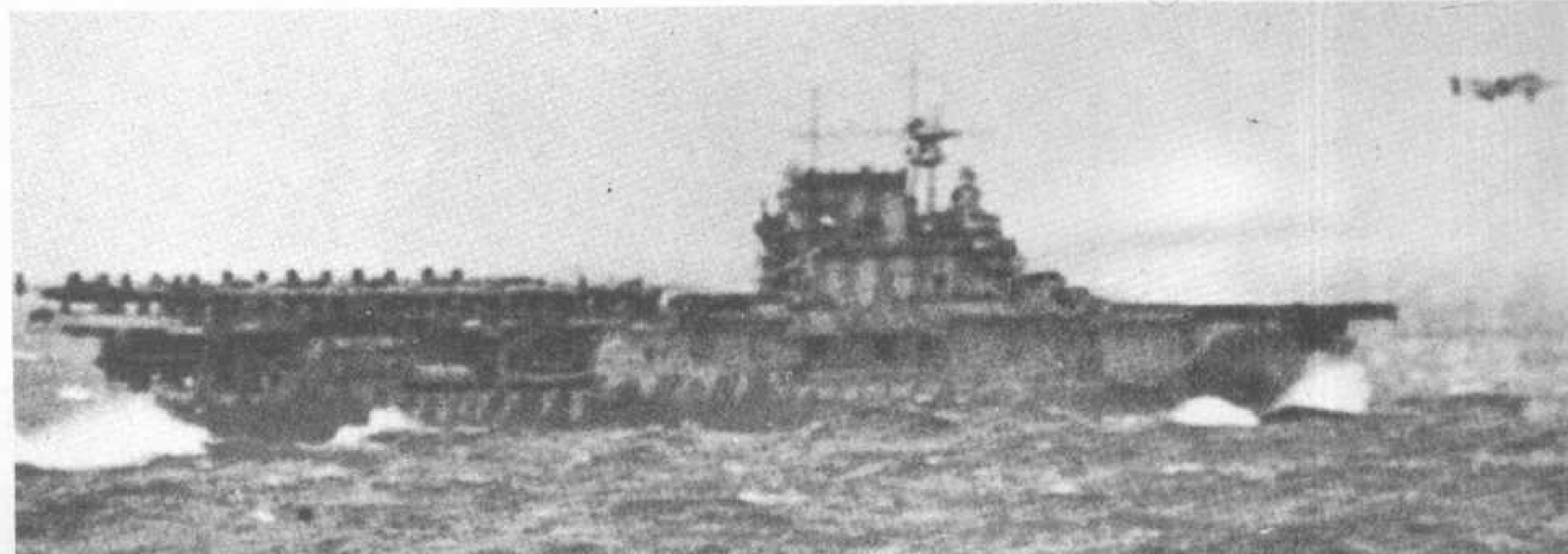
Cuando finalizó el adiestramiento —toda la operación había estado rodeada del más riguroso secreto— los 16 bombarderos fueron embarcados en el portaaviones Hornet, de la misma clase del Enterprise; el portaaviones formaba parte de la flota del Atlántico y llegó a San Diego, base naval de la marina en California, cruzando el Canal de Panamá.

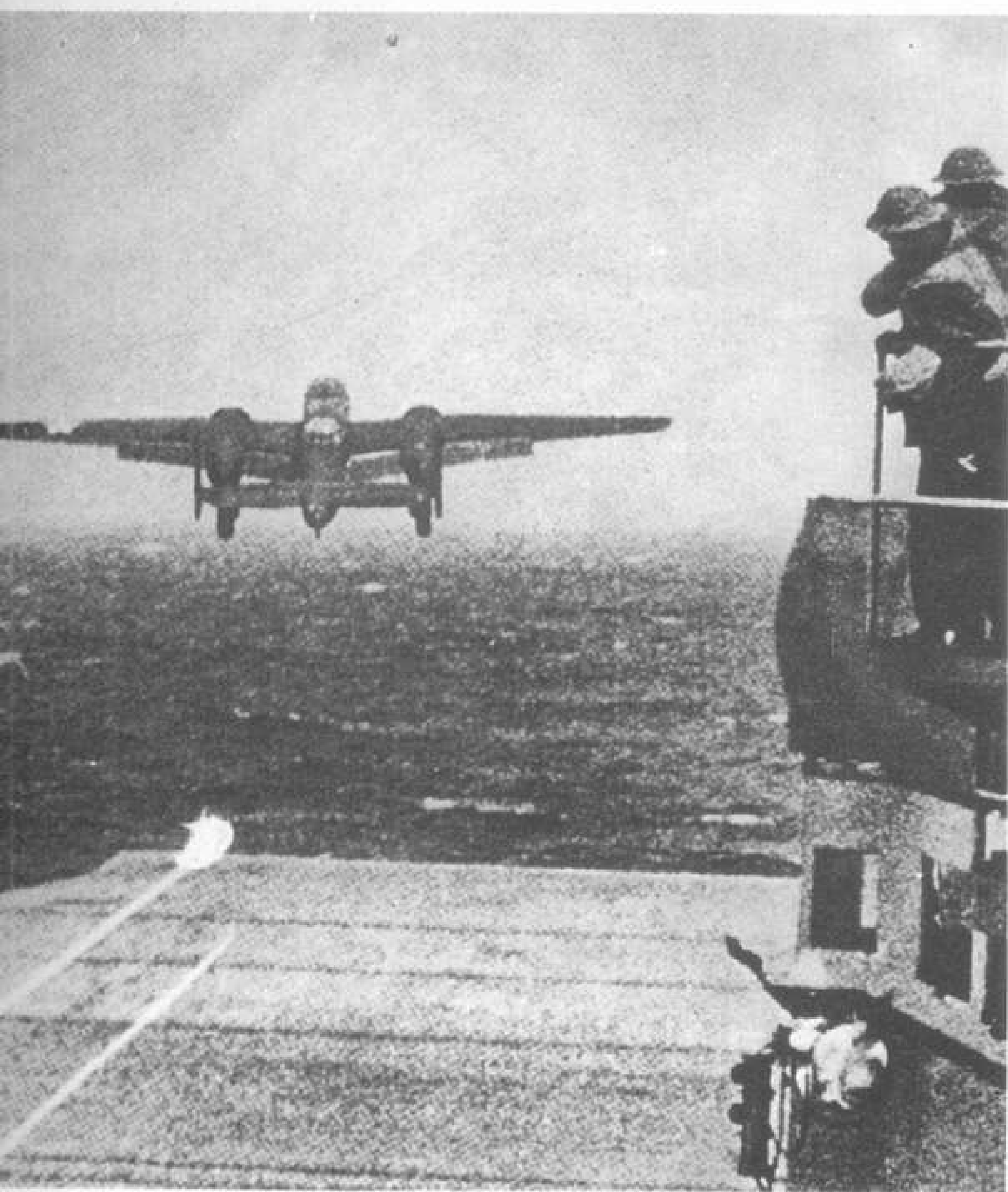
En los primeros días de abril, el Hornet zarpó hacia su destino, escoltado por dos cruceros y tres cazatorpederos; el 13 de abril se encontró con otro grupo de naves del cual formaba parte el Enterprise. Un dirigible de la marina efectuó un enlace entre los Estados Unidos y el Hornet, trasportando accesorios para los aviones y comunicaciones escritas, para evitar que se rompiera el absoluto silencio de radio impuesto a las unidades.

Antes del amanecer del 18 de abril, los radares de las naves americanas señalaron dos unidades enemigas y, mientras éstas eran hundidas inmediatamente por el crucero Nashville, el almirante Halsey, comandante de la Task Force, dio la orden de decolaje, a pesar de que sus naves estaban a 1317 km de Tokio, alejadas más de 640 km de la distancia mínima prevista.

La maniobra salió bien: los bombarderos efectuaron la corrida de despegue siguiendo una raya blanca trazada sobre el puente del portaaviones a dos metros del lado izquierdo del puente y con toda el ala izquierda sobresaliendo del mismo, no teniendo, de otro modo, espacio suficiente a causa de las estructuras (la llamada "isla") existentes en el lado derecho del portaaviones.







Otra imagen, tomada en el momento del decolaje de un B-25 "Mitchell" (izquierda) desde el puente del portaaviones Hornet.
Abajo, de izquierda a derecha: los arsenales de la marina japonesa en Yokosuka (Tokio) sobrevolados por los B-25, que dieron en el blanco con algunos disparos sobre la zona (U.S. Navy).
En una aldea china los habitantes escoltan a algunos sobrevivientes de la incursión sobre Tokio, que se vieron obligados a realizar aterrizajes forzosos

La misión preveía que después de haber bombardeado Tokio y algunos otros centros industriales japoneses, los "Mitchell" prosiguiesen hasta localidades preestablecidas de China, donde recibirían asistencia de las autoridades militares locales. Las tripulaciones deberían regresar a los Estados Unidos con la ayuda del gobierno chino, mientras que los aviones que hubiesen aterrizado eventualmente intactos, deberían ser destruidos.

El ataque sorpresa se logró perfectamente. Los japoneses no avistaron los aviones, los cuales pudieron llegar a sus objetivos desenganchando todas las bombas; sólo uno de los aviones fue atacado por caza nipones, pero logró liberarse de ellos con el fuego de las armas de a bordo.

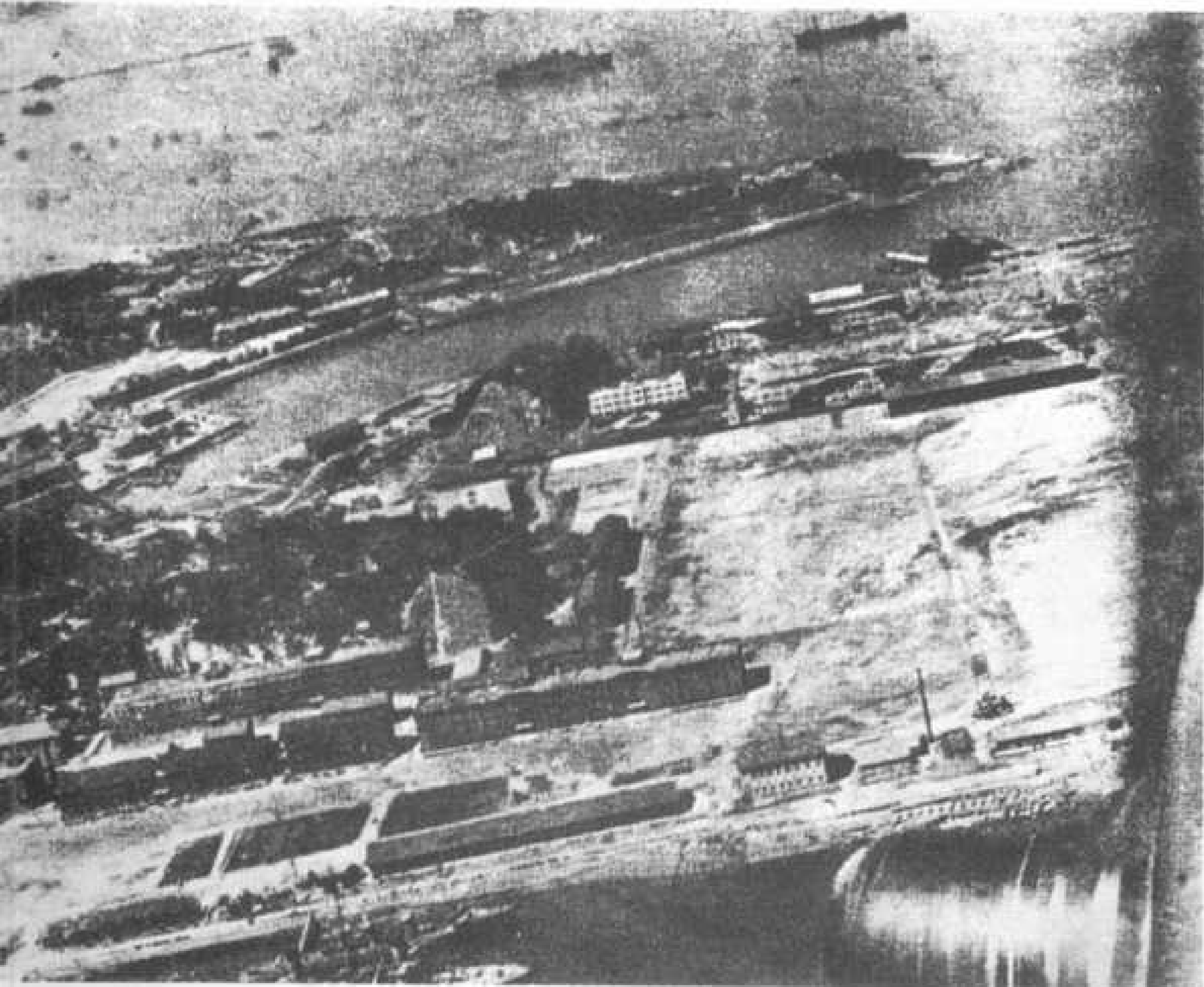
Los daños materiales no fueron graves, pero gravísimos en cuanto al trauma sicológico que cundía entre los japoneses. Yamamoto, avergonzado, se encerró en su cabina de la nave almirante y se negó a salir de ella. Se salvaron casi todas las tripulaciones incursoras, excepto dos que fueron capturadas por los japoneses. Algunos de los aviadores americanos fueron fusilados y algunos otros murieron en prisión; pero el precio pagado no le pareció excesivamente alto al gobierno de los Estados Unidos. El mismo Roosevelt dio la noticia al país con mucha seguridad y, para no revelar la proveniencia de los aviones (el almirante Halsey aún podía ser sorprendido en el camino de regreso) declaró que los mismos habían decolado desde el mítico reino de Shangri-La: una localidad de ensueño descripta por Hilton en la famosa novela *Horizontes perdidos*.

OPERACIÓN CERBERO

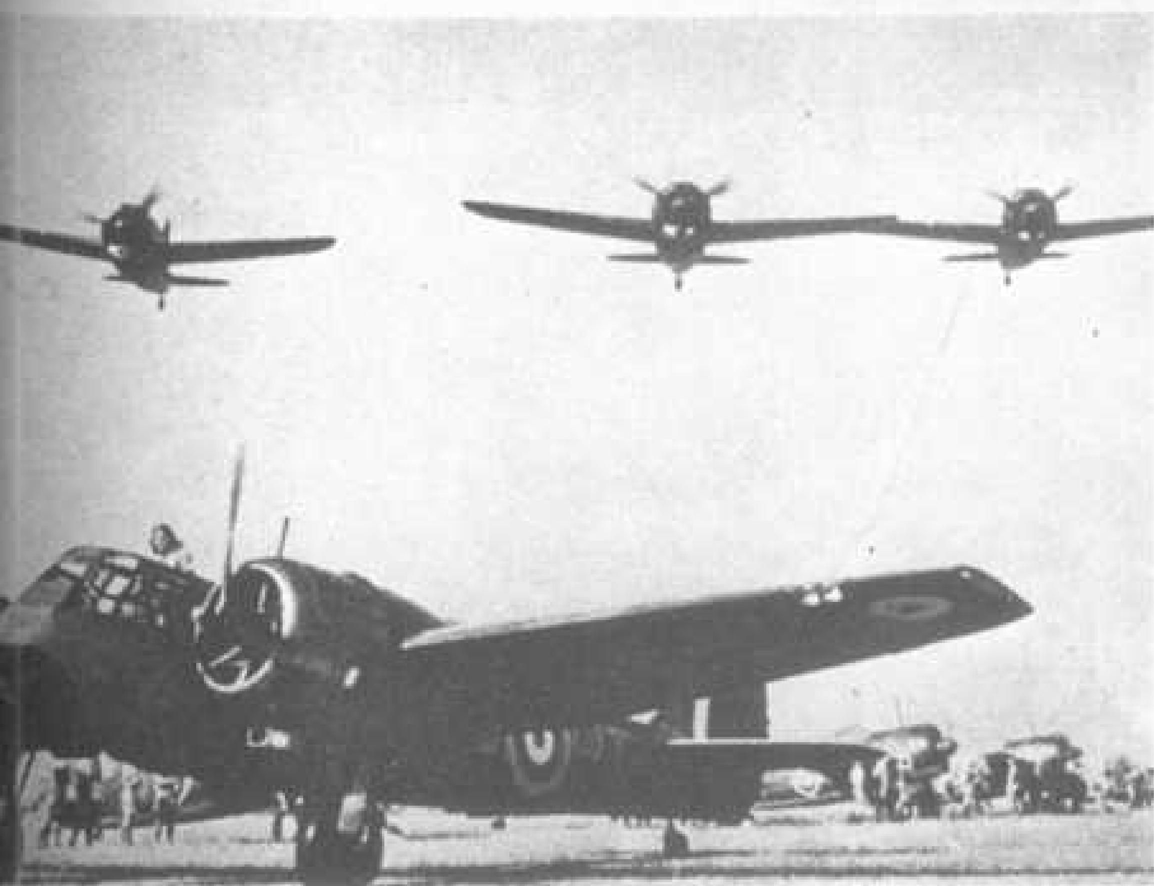
En el puerto francés de Brest, ocupado por los alemanes, se hallaban desde hacía tiempo los dos cruceros acorazados Scharnhorst y Gneisenau y el crucero pesado Prinz Eugen. Estas tres naves alemanas representaban una amenaza potencial para el tráfico de superficie en las rutas del Atlántico, siendo la RAF la encargada de atacar sin interrupción las instalaciones del puerto. Los ingleses estaban convencidos de que si el Scharnhorst y el Gneisenau hubiesen logrado hacerse a la mar, como lo habían hecho a fines de 1940 y nuevamente a principios de 1941, no habría sido posible garantizar la seguridad de sus convoyes. Por este motivo, no pasaba un día sin que el Bomber Command enviase una o más formaciones al puerto de Brest. En 1941, las tres cuartas partes del total de bombas lanzadas por los bombarderos ingleses sobre Europa continental estuvieron dirigidas a las dos naves: a tal punto llegaba el temor del Almirantazgo británico de que éstas se alejaran de las costas.

Evidentemente, una serie tan compacta de ataques no podía quedar sin resultado. El Scharnhorst fue alcanzado durante una breve salida de Brest a La Pallice y regresó fatigosamente después de haber embarcado tres mil toneladas de agua. Ese mismo mes, julio de 1941, también el Prinz Eugen había sido alcanzado por un bombardeo británico y, por último, las tres naves continuaban siendo dañadas por una miríada de bombas que los ingleses descargaban periódicamente sobre Brest, pero sin resultados dignos de preocupación.

Esta situación, si bien delicada de sostener, no disgustaba a Raeder, comandante en jefe de la marina alemana. En efecto, la Royal Navy estaba obligada a mantener apostadas en el Canal de la Mancha importantes fuerzas marítimas para escoltar a los convoyes dirigidos a Inglaterra. Estas fuerzas podrían ser utilizadas en el Mediterráneo para obstaculizar el flujo de provisiones destinadas a







Algunos caza Buffalo (izquierda) sobrevuelan un Blenheim Mk.I del 62 Squadron en el aeropuerto de Singapur (Imperial War Museum).
Abajo: la Operación Cerbero vio la primera salida oficial del nuevo caza alemán Focke Wulf F.W. 190 con el Jagdgeschwader 26. En esta fotografía, un F.W. 190A-3 (Archivo Apostolo).
Más abajo: artilleros británicos de un puesto antiaéreo saludan al piloto de un Hurricane al regreso de una acción en Birmania (I.W.M.)



Rommel y, en definitiva, la permanencia de éstas en la Mancha favorecía indirectamente las operaciones bélicas. Además las tres unidades alemanas, como ya se ha dicho, atraían de manera casi magnética las bombas de la RAF. Hasta ese momento el Bomber Command había efectuado 299 acciones sobre Brest, perdiendo 43 aviones y 243 tripulantes. Parte de los aviones había sido derribada por los caza alemanes, otra parte por la artillería antiaérea ubicada en la zona portuaria y, finalmente, una última parte por los muchísimos cañones de los que estaban provistas las unidades.

Aun con el riesgo de las bombas de la RAF, la marina alemana llevaba a cabo de este modo aquella doctrina de la *fleet in being*, seguida por las más grandes unidades inglesas que, por el sólo hecho de existir, comprometían y desgastaban las fuerzas enemigas.

Sin embargo Hitler, desde que había atacado a Rusia, estaba preocupado en lo concerniente a las naves confinadas en Brest. En consecuencia, en enero de 1942, propuso a Raeder traer nuevamente las unidades a los puertos alemanes. Decretó que se efectuara el forzamiento del Canal de la Mancha tomando a los ingleses por sorpresa, con una audaz operación a la que la marina alemana denominó "Operación Cerbero".



La Luftwaffe se prepara

A pesar de ser equivocada, la convicción de Hitler no era antojadiza. Efectivamente, el Füehrer estaba convencido de que para ayudar al ejército ruso que, en ese período, se hallaba en muy malas condiciones, los aliados tratarían de abrir un segundo frente. Y además estaba seguro de que ese frente sería abierto en Noruega, tanto por su relativa proximidad a las costas inglesas, como porque cruzando la península escandinava, los ingleses podrían unirse fácilmente con los rusos. Además, la continua actividad de "commandos" en las costas noruegas aumentaba la convicción de Hitler de que allí se crearía uno de los puntos críticos del conflicto.

El forzamiento del Canal de la Mancha, en cuyo trascurso las grandes unidades alemanas deberían transitar a menos de 25 km de Dover, no entusiasmó, por cierto, a Raeder ni a los comandantes de las unidades. Pero Hitler insistió para que la operación se llevase a cabo, asegurando a sus colaboradores que las naves lograrían pasar si la operación Cerbero era preparada en secreto y efectuada por sorpresa, dado que "los ingleses no estaban en condiciones de reaccionar oportunamente ante un hecho imprevisto".

Para que la operación Cerbero se pudiese llevar a cabo era necesario, obviamente, que la Luftwaffe asegurase un paraguas aéreo de protección muy eficiente. El general Galland, comandante de la caza alemana en el frente occidental, fue llamado para participar en la planificación de la salida y se lo hizo responsable de la protección aérea. En lo que concernía a la Luftwaffe, el conjunto de las actividades aéreas fue denominado convencionalmente "Operación Trueno".

La salida de las naves en mar abierto fue fijada para el 11 de febrero de 1942. Las pruebas generales de coordinación se prolongaron del 23 de enero al 10 de febrero. Galland había logrado asegurarse, para proporcionar la protección aérea requerida, 250 caza diurnos y 30 nocturnos. Los caza diurnos eran los Bf.109F —algunos de los cuales fueron retirados de las escuelas de vuelo— y los nuevos Focke Wulf 190A-2, que entraran en línea en julio de 1941 en Francia. Los Focke Wulf 190 podían considerarse, en ese momento, los mejores caza en sentido absoluto existentes en el frente occidental y eran claramente superiores al Spitfire V, que constituía el equipamiento estándar del Fighter Com-







En orden descendente: se carga el torpedo a bordo de un Bristol "Beaufort" en una estación del Coastal Command inglés.
Desde una gran unidad alemana, un hidroavión biplaza Arado Ar. 196 es catapultado para una misión de observación (Archivo Apostolo).
Dos Bristol "Beaufort" del 42 Squadron del Coastal Command. El Beaufort tenía dos motores Bristol "Taurus" VI de 1130 caballos (Archivo Apostolo)

mand. Los F.W. 190 A-2 tenían, además, un armamento más poderoso con respecto a los primeros ejemplares, disponiendo de dos ametralladoras calibre 7,9 y dos cañones de 20 mm (el siguiente modelo F.W. 190A-3 recibiría otros dos cañones de 20 mm MG 151 con velocidad de disparo mucho más elevada que la del modelo ya instalado).

Se estableció que los 280 caza de Galland se alternarían al proporcionar una protección aérea sobre el convoy. Además, en las bases de operaciones se había dispuesto una reserva de maniobra de 50 caza, en continuo estado de alarma, con los pilotos sentados en sus cabinas y los cinturones ajustados, listos para decolar en pocos minutos. Para finalizar algunas unidades de bombarderos se mantuvieron listos para intervenir, en el caso de que se hubiesen detectado naves de guerra inglesas.

Infierno en el aire

La primera parte de la salida se desarrolló sin sorpresas. El tiempo era malo y el cielo cubierto garantizaba una ulterior protección. Pero a las 10 de la mañana, un caza inglés avistó la formación y dio la alarma. Al respecto, existe una controversia entre las fuentes británicas y las alemanas: los alemanes sostienen haber interceptado un mensaje proveniente de un avión mientras que los ingleses afirman que sus aviones de caza y reconocimiento tenían la obligación de guardar silencio de radio y que, por lo tanto, sólo pudieron dar la alarma después de haber regresado a las bases de partida. Está claro que esta última explicación justificaría parcialmente el retraso con el que la aviación inglesa descubrió que los alemanes estaban forzando el Canal de la Mancha.

De todos modos, Hitler tenía razón cuando afirmaba que la reacción británica sería lenta. Tomados por sorpresa, los ingleses reunieron solamente seis Swordfish. Equipados con torpedos, los lentos biplanos se lanzaron valientemente contra las naves alemanas. Fue una misión heroica (pero —se dice— también fue un suicidio): los Swordfish volaban a nivel del agua mientras que alrededor de éstos salpicaban los disparos de las artillerías de todos los calibres, de las naves. Además, tenían en sus talones a los Focke Wulf 190 y los Bf.109 que, para adaptar su velocidad a aquella mucho menor de los aviones torpederos, habían extraído los trenes de aterrizaje y los hipersustentadores. Los dos ataques llevados a cabo por las dos patrullas de tres aviones torpederos cada una, comandadas por el teniente Eugene Esmonde (que en el anterior mes de mayo había torpedeado el Bismark, bloqueando su timón), terminaron con el derribamiento de todos los Swordfish. Caza pesados ingleses del tipo Whirlwind, bimotores, entraron en acción posteriormente, e intentaron ametrallar el Gneisenau. También éstos fueron enfrentados por los caza alemanes. Luego fue el turno de algunos aviones torpederos Beaufort del Coastal Command, pero tampoco lograron superar la espantosa barrera de fuego efectuada por las piezas antiaéreas de las naves.

Otros 14 Beaufort se lanzaron a su vez a nivel del agua: seis superaron la barrera y desengancharon los torpedos, pero sin éxito. Posteriormente volvieron a la carga los bimotores Whirlwind con bombas, originando espectaculares combates aéreos.

Poco después llegó la segunda oleada de aviones ingleses, esta vez bombarderos de diversos tipos y, por algunas horas, bimotores Blenheim y Hampden se alternaron en ataques aislados. Luego fue el turno de bombarderos de mayor poder, entre los cuales diversos Wellington. Por último, la cabalgata aérea se cerró con el ataque de un avión torpedero aislado.

En total, los ingleses emplearon en la acción 241 aviones de diverso tipo y denunciaron la pérdida de 15 de éstos. Por parte de los alemanes, se declaró el derribamiento de 43 aviones enemigos y la pérdida de 17 aviones propios. En el conjunto, los alemanes realizaron una operación realmente ejemplar por la eficiente planificación de las intervenciones y por la estrecha colaboración entre la marina y la aviación. En especial, la sucesión de aviones en la escolta de las naves y, sobre todo, la disponibilidad de un conjunto de maniobra, hicieron inclinar la balanza en favor de la Luftwaffe.

A pesar de que la operación Cerbero tenía un carácter secundario en la conducción del conflicto, la opinión pública británica se rebeló vivamente, herida por el procedimiento de los alemanes, que asumía el sabor de un desafío y, tanto la RAF como el Almirantazgo fueron objeto de despiadadas críticas. Una vez más se había demostrado que una eficiente cobertura aérea constituía siempre la mejor protección para todo tipo de acción naval pero, no obstante el éxito táctico obtenido por la Kriegsmarine, quien obtuvo las mayores ventajas de la operación Cerbero fue indudablemente Inglaterra, que a partir de entonces ya no tuvo que temerle prácticamente a las incursiones de las grandes unidades alemanas.





Algunos aviones de ataque Ilyushin Il.2 (a la izquierda, arriba), en la versión monoplaza y en aquella biplaza, diseminados en el margen de un bosque, ocultos al reconocimiento enemigo (Archivo Apostolo).
A la izquierda, abajo: un Fieseler Fi.156 "Storch", recién llegado a un campo cubierto de nieve para una misión de enlace (Archivo Apostolo).
A la derecha: heridos alemanes se embarcan en un trimotor Junkers Ju.52 provisto de los distintivos de la Cruz Roja (Bundesarchiv, Koblenz)



El terrible invierno ruso

En diciembre de 1941, el ejército soviético pasa a la ofensiva en todo el frente. Con el empuje de las divisiones acorazadas rusas, apoyadas por una formidable artillería y por una aviación táctica cada vez más activa, los grupos de ejército alemanes y los de sus aliados se vieron obligados a rectificar el frente, retrocediendo en algunos lugares más de 250 kilómetros. El avance sobre Moscú había sido bloqueado para siempre. Las condiciones ambientales, determinadas por el terrible invierno ruso, el extraordinario patriotismo demostrado por las poblaciones soviéticas, la ordenada evacuación de las fábricas estratégicas a territorios alejados de la ofensiva enemiga, la disponibilidad de grandes reservas y, por último, la importante ayuda en armas, medios y materias primas suministrados por los aliados fueron factores que contribuyeron a atenuar la agresividad de la Wehrmacht.

En el frente sur, milagrosamente, resistía Sebastopol cercada, mientras que mediante desembarcos anfibios en Crimea los soviéticos mejoraban sus posiciones en la península de Kerč. En el norte, el hielo que ya cubría la extensión del lago Ladoga permitió el continuo reabastecimiento de Leningrado que, prácticamente en invierno, no quedó aislada del resto de la Unión.

No obstante, la resistencia alemana fue organizada a la perfección por el estado mayor germano. La táctica preferida fue la de mantener algunas bases de resistencia a lo largo de la inmensa extensión del frente: Schlusselburg, Novgorod, Rzev, Vjazma, Brjansk, Orel, Kursk, Charcov y Taganrog. Estos bastiones controlaban las escasas vías de comunicación y en el aislamiento provocado por el hielo permitían contrarrestar la actividad enemiga garantizando los reabastecimientos logísticos a las tropas alemanas.

En esta táctica de las plazas fuertes, la aviación tuvo una enorme importancia sobre todo en lo que a observación y trasporte se refiere. Algunas veces, para el reabastecimiento de cuerpos de ejército aislados en estas puntas del recortadísimo frente, se emplearon hasta 300 aviones por día. La resistencia alemana, no obstante la violencia del empuje soviético, venció finalmente a la contraofensiva enemiga y, después de tres meses de intentos, ésta cedió sin obtener su objetivo: un hundimiento con la consiguiente derrota germana.

En pleno otoño de 1941 aparecieron en el frente las últimas versiones del tanque mediano soviético T-34, que junto con los aviones de ataque a tierra (Sturmovik) constituían un binomio formidable, utilizado con sagacidad por el estado mayor soviético.

Los aviones de ataque Ilyushin Il.2 actuaban en grandes formaciones en estrecho contacto con las tropas de tierra; además volaban a baja altura atacando blancos móviles y, sobre todo, tanques. El avión, respecto del tanque, tenía la ventaja de poder envolverlo, atacándolo en la vulnerable parte posterior, generalmente poco o en absoluto acorazada y que, además, alojaba el motor. En estas operaciones los rusos utilizaron también otros tipos de aviones: en un principio eran los viejos caza I-153 e I-16, uniéndose luego los biplaza de bombardeo liviano monomotores Su.2 y los nuevos bimotores Pe.2. Pero los verdaderos protagonistas de la aviación táctica soviética fueron los Il.2, seguidos más tarde por la versión Il.2/m 3. Tenían un buen proyecto aerodinámico y un excelente arma-



Una imagen (izquierda) que da una idea de las condiciones ambientales en las cuales, los aviadores inclusive, combatieron en el frente ruso durante la guerra: especialistas alemanes liberan de la nieve y del hielo un monoplano de cooperación aérea Henschel Hs. 126, mientras un tractor remolca una aplanadera para compactar la pista nevada (Bundesarchiv, Koblenz). Derecha: aerófonos empleados por los soviéticos para señalar el acercamiento de los aviones de reabastecimiento alemanes a la ensenada de Demjansk. Ante la falta de radar, los aerófonos permitían advertir desde una cierta distancia la presencia de aviones. Abajo: una ametralladora antiaérea soviética de cuatro caños perteneciente a la defensa de Leningrado

mento constituido por cañones de 20 ó 23 mm y también de mayor calibre. El puesto del piloto y el motor estaban fuertemente acorazados, especialmente en el sector inferior. La habilidad de los pilotos soviéticos en el vuelo a baja altura aseguró a este avión de ataque, notables márgenes de éxito en las misiones en el frente.

El "órgano de Stalin"

Un arma monstruosa había hecho su aparición en la zona de Moscú en pleno verano. Al aparecer había destruido toda una compañía de granaderos alemanes; su terrible ruido y el silbido de los proyectiles que disparaba habían hecho huir inclusive a los soldados rusos que hacían frente a la unidad alemana atacada. Se trataba de un lanzacohetes múltiple dispuesto sobre el cajón de municiones de tanques con tres ejes, con guías de tiro paralelas, inclinadas hacia arriba unos 30/40º, con alza regulable. Los había con seis, doce y más guías y lanzaban simultáneamente otra igual cantidad de cargas con un poderoso efecto destructivo. Fueron bautizados por los rusos "Katiushe" (Catalinas) y por su apocalíptico estruendo fueron llamados significativamente "órganos de Stalin". Los rusos demostraron tener mucha experiencia en materia de proyectiles cohete y, muy pronto, de bombas cohete precisamente fueron provistos los aviones de ataque Il.2 que, con el nuevo instrumento, aumentaron enormemente su potencial ofensivo con respecto a los tanques alemanes. Los Il.2 lanzacohetes se convirtieron en el principal enemigo de las formaciones acorazadas alemanas, que ya en tierra tenían que combatir con los formidables tanques soviéticos.

Puentes aéreos sobre las llanuras

En el invierno, las dos aviaciones opuestas sufrieron el peso de las extenuantes operaciones logísticas. En el sinuoso desarrollo asumido por la línea del frente, algunas veces sucedía que ciertas salientes quedaban aisladas como el caso de Demjansk. Con el ataque ruso, la saliente se convirtió en un bolsón que encerró a seis divisiones de la Wehrmacht por un total de cien mil hombres. De este modo, se hizo imperativo reabastecer a este cuerpo de ejército al sur del lago Ilmen. Se le comunicó al coronel Morzik, comandante de la aviación de trasporte del sector, que era preciso enviar todos los días a Demjansk alrededor de 300 toneladas de víveres y materiales. Morzik calculó rápidamente que se necesitaban por lo menos 150 Ju.52 para emplear diariamente sólo en ese sector. En ese período los Ju.52 eficientes en el frente oriental eran alrededor de 240 en total. Se enviaron refuerzos desde todas las zonas ocupadas. Se retiraron formaciones de Ju.52 inclusive de Libia y sus tripulaciones debieron soportar el brusco cambio del clima templado del Mediterráneo a los 40º bajo cero de ese terrible febrero de 1942.

El puente aéreo fue establecido con éxito. Los Ju.52 decolaban desde cinco aeropuertos diferentes del frente posterior y cubrían por lo menos 150 km sobrevolando el territorio enemigo. Al principio para no ser interceptados por la caza soviética volaban a baja altura, pero muy pronto, con su pesado fuego antiaéreo, los rusos obligaron a los alemanes a cambiar de táctica y a hacer que los Ju.52 volaran en formaciones cerradas a una altura de 2000 metros bajo la protección de los Bf.109 del 3º Gruppe del 3º Jagdgeschwader y del 1º Gruppe del 51 JG. Las mayores pérdidas fueron causadas por las terribles condiciones climáticas. Desde el 20 de febrero hasta mediados de mayo se perdieron 265 aviones en la operación, pero el cuerpo de ejército fue liberado. En esas durísimas semanas, los Ju.52 trasportaron más de 24000 toneladas de víveres y materiales, más de veinticuatro millones de litros de nafta y más de 15000 soldados de reemplazo. En el vuelo de regreso se evacuaron más de veinte mil heridos. En Demjansk, los Ju.52 aterrizaban sobre una pista de nieve comprimida que los soldados continuamente trataban de hacer operable; muy pronto el único aeropuerto fue complementado con otro, pero de pequeñas dimensiones, en el cual los lentos trimotores se posaban con la





carga mínima para no hundirse en la nieve.

Los rusos habían cerrado otro bolsón un poco más al sur, en el sector de Cholm. Aquí, los Ju.52 debían aterrizar precisamente en la línea del frente. Los alemanes cubrían con el fuego el acercamiento de los trimotores que descendían a la velocidad mínima y tocaban tierra mientras desde las portillas abiertas las tripulaciones hacían rodar sobre la tierra rápidamente los contenedores con provisiones; luego, sin detenerse, los aviones



El teniente Nikolai Golikov (izquierda), de las unidades de la Guardia, fotografiado en su I-16 al regresar de una acción. Golikov había derribado en esa época siete aviones alemanes. En el fondo, un Hurricane con los distintivos de la aviación soviética. Abajo, izquierda: el 22 Grupo de caza italiano participó en las operaciones en Rusia en el durísimo invierno de 1941/1942. Aquí, el decolaje de tres MC 200 de la 362a. Escuadrilla (Aeronáutica Militar Italiana). Derecha: una unidad de cazadores rusos presta juramento durante la entrega de la bandera de combate. Los aviones son los nuevos MiG 3. Derecha abajo: un Sukhoi Su.2, monomotor biplaza de bombardeo liviano y ataque a tierra (Achivo Bignozzi)

volvían a partir. Fueron muchas las pérdidas bajo el fuego soviético. Para evitar el uso de un aeropuerto tan expuesto, se emplearon planeadores Gotha 242 en pistas improvisadas y para las provisiones más pesadas. Luego, también Cholm fue liberada al comenzar el verano. Allí por primera vez se constituyeron unidades de campaña con aviadores de la Luftwaffe que luego dieron lugar a la formación de divisiones terrestres propiamente dichas de la misma Luftwaffe, dotadas de tanques y artillería, en todo y para todo similares a las formaciones del ejército, pero capaces de ser aerotrasportadas y estructuradas para estar en condiciones de defender objetivos aeronáuticos.

El reabastecimiento aéreo de Leningrado

"Colocados en formación, los nueve Li.2 volaban a ras del suelo. Desde arriba parecía que se deslizaban sobre la nieve. Atacar a tan baja altura no sólo era difícil, sino también peligroso para los aviones enemigos. Ante la mínima imprecisión correrían el riesgo de terminar chocando contra tierra. Pintados de blanco, los aviones de trasporte estaban bien mimetizados en la nieve." De este modo, el aviador soviético Piotr Pilotov evoca una misión con sus caza protegiendo una formación de nueve bimotores de trasporte soviéticos, que después de haber llevado las provisiones a Leningrado, evacuaron trescientos niños. Los Li.2 eran la versión rusa, a cargo del proyectista Lisunov, del ubicuo DC.3 de la Douglas. Una misión soviética, conducida por Tupolev, a fines de la década de 1930, había sido llevada a cabo, en efecto, en Santa Mónica (Los Ángeles), para tratar precisamente la fabricación del excelente avión americano entre otras cosas. En Leningrado, cada vez que se debía completar la acción de los camiones que recorrían el Ladoga congelado, intervenían en masa los aviones de trasporte. Cuando el lago no podía ser recorrido, el peso de las provisiones alcanzadas a la metrópoli gravitaba totalmente sobre la aviación.

Los paracaidistas soviéticos

Durante las operaciones contra los alemanes, los rusos no tuvieron oportunidad de emplear ampliamente sus divisiones de paracaidistas, pero la gran experiencia del paracaidismo militar fue aprovechada inteligentemente para asaltos de improviso y acciones de envolvimiento para sorprender al enemigo ocupado en contener la ofensiva de las tropas terrestres. Los paracaidistas fueron empleados en Sebastopol para exitosas interdicciones contra los asediadores y en la península de Kerč durante los desembarcos invernales. Un nuevo empleo fue el realizado en función de saboteadores. En la zona comprendida entre Vjasma y Smolensk, los partisanos rusos controlaban grandes extensiones de territorio y estaban continuamente apoyados por las acciones rapidísimas y agresivas de los paracaidistas, que eran lanzados de los ANT 3 soviéticos, generalmente de





noche. La acción de los paracaidistas soviéticos, dirigida especialmente contra las líneas ferroviarias de reabastecimiento, provocó grandes obstáculos a la organización logística alemana.

La táctica del ariete

"Me acerqué lo máximo posible al Heinkel. En ese momento, el enemigo abrió fuego. Sentí un ardor en la mano derecha. Había decidido desprender la cola del enemigo con mi hélice. Le di gas y ahora ya no con la hélice sino con todo el aparato me abalancé encima del enemigo. Oí un ruido infernal, mi "Sparviero" se dio media vuelta; debía lanzarme de inmediato con el paracaídas. Desaté el cinturón, me doblé sobre mis piernas y me arrojé. Descendí en caída libre por aproximadamente 800 metros. Sólo cuando oí el rugido de mi avión que se precipitaba abrí el paracaídas y miré hacia arriba. Luego el Heinkel explotó y cayó". Ésta fue la primera victoria obtenida por el teniente soviético Viktor Talalikin en el cielo de Moscú con la





Maniobra de recuperación de un monomotor de caza Fiat G.50 de la aviación finlandesa (izquierda) que capotó después de un aterrizaje en la pista congelada. Abajo: otra imagen de la aviación en combate, en el invierno ruso, contra el "general Hielo": un soldado de aviación barre la nieve del ala de un He. 111 (Archivo Bignozzi). Más abajo: caza rumanos del tipo IAR 80; estos modernos aviones estaban propulsados por el motor Gnôme-Rhône K. 14, fabricado bajo licencia. Obsérvense las estufas catalíticas necesarias para calentar los motores antes de la puesta en marcha (Bundesarchiv, Koblenz)

táctica que la propaganda rusa definió del "ariete nocturno". A Talalikin se le otorgó la condecoración de "Héroe de la Unión Soviética". La táctica suicida no era, por cierto, la más redituable, dado que se perdía seguramente el avión defensor y, sin una buena dosis de suerte, se perdería también el piloto. Sin embargo, el hecho atestigua la agresividad con la cual los pilotos de caza soviéticos defendían el cielo de su patria. Pero se necesitaban con urgencia más aviones para disputarle el cielo a los alemanes.

El 29 de agosto de 1941, el primer ministro británico Winston Churchill le escribía a Stalin: "Estamos acelerando el envío de los 200 Tomahawk (Curtiss P-40) de los cuales les he hablado en mi último telegrama. Dos de nuestros Squadron que comprenden 40 Hurricane deberían llegar a Murmansk alrededor del 6 de setiembre. Se darán cuenta, estoy seguro, de que la defensa de nuestra isla se basa en la caza, sin contar que estamos tratando de conquistar la superioridad aérea en Libia y también de reabastecer a Turquía, de modo que la llevemos a unirse a nosotros. No obstante esto, podría enviarles otros 200 Hurricane —con lo que llegaríamos a un total de 440 aviones de caza— cuando sus pilotos estén en condiciones de utilizarlos eficazmente. Se trataría de Hurricane armados con ocho o doce ametralladoras, que han demostrado ser mortíferas en combate. Podríamos enviarles a Arcángel un centenar de éstos inmediatamente y dos grupos de 50 al poco tiempo, con mecánicos, instructores, piezas de repuesto y equipamiento. En ese ínterin, se podría llegar a acuerdos para comenzar el adiestramiento en el nuevo avión de los pilotos y mecánicos rusos, enviándolos a Murmansk en nuestras unidades".



Hurricane con estrella roja

Las pérdidas soviéticas en materia de aviación habían sido dramáticas y Stalin solicitaba ayuda a los aliados. Las dos unidades de Hurricane fueron trasladadas a Murmansk para la protección de los importantes puertos de Murmansk y Arcángel donde, entre tanto, comenzaban a llegar los abastecimientos ingleses y americanos destinados a reforzar el potencial soviético. Las dos unidades eran el 81 y el 134 Squadron que juntos formaban la 151a. Wing, comandada por el coronel neocelandés H.N.G. Ramsbottom-Isherwood. Los aviones eran 39 y no 40 como había indicado Churchill. De éstos, 24 fueron embarcados en el portaaviones Argus en Liverpool. Los otros quince, dispuestos en cajones, fueron enviados por medio de los buques mercantes de un convoy. El Argus lanzó los 24 Hurricane apenas se alejó de las costas de Murmansk el 28 de agosto; los aviones británicos tocaron tierra en Waenga, el aeropuerto que los rusos les habían destinado y que se hallaba a 30 km aproximadamente del puerto soviético. Los otros aviones fueron desembarcados en Arcángel porque en ese ínterin la amenaza aérea alemana contra Murmansk se había hecho muy frecuente y peligrosa impidiendo que los convoyes pudiesen recalar en ese puerto y efectuaran allí las difíciles operaciones de desembarco.

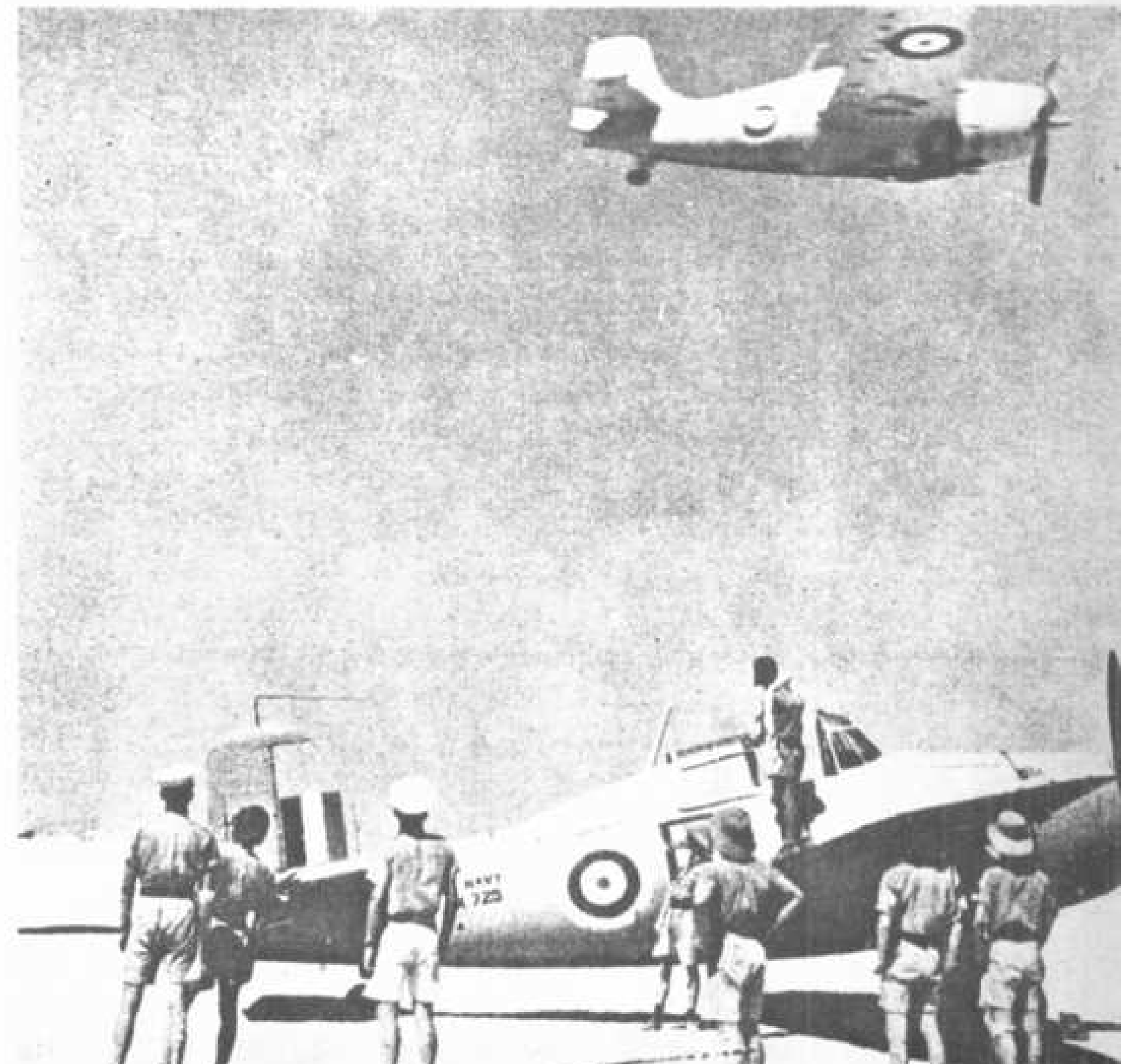
Existieron retrasos debidos al hecho de que estos Hurricane eran del tipo Mk.II y algunos repuestos habían sido enviados para la versión Mk.I (la desorganización está también en la caza, en cualquier parte). Además, no era posible hacer funcionar las doce ametralladoras, por lo cual las primeras misiones se efectuaron sólo con seis u ocho armas por avión en condiciones de disparar. El 134 Squadron efectuó la primera misión el 11 de setiembre con dos Hurricane que llevaron a cabo un crucero en el interior de las líneas alemanas. Se manifestó otro inconveniente: el combustible soviético, muy poco adecuado para los delicadísimos pistones de los Merlin, provocaba poco prometedoras detonaciones y el riesgo de hallarse con la hélice detenida



Un soldado ruso (derecha) haciendo guardia a un Hurricane de la 151a. Wing británica en el campo de Waenga en el otoño de 1941 (I.W.M.). Izquierda: decolaje en el desierto de tres Tomahawk 2B de la aviación sudafricana. Abajo, a la derecha: dos Martlet del 805 Squadron naval en Egipto. Más abajo: la primera unidad italiana que recibió los nuevos caza Macchi MC 202 fue la 1a. Ala, que en la fotografía aparece en el campo de Ciampino (Roma) revistada por el Jefe de Estado Mayor General, general Cavallero y por el Jefe de Estado Mayor de la Aeronáutica, general Pricolo, en el otoño de 1941, poco antes de su traslado a Libia (Archivo Bignozzi)







sobre el territorio controlado por los alemanes. Pero también esto se solucionó.

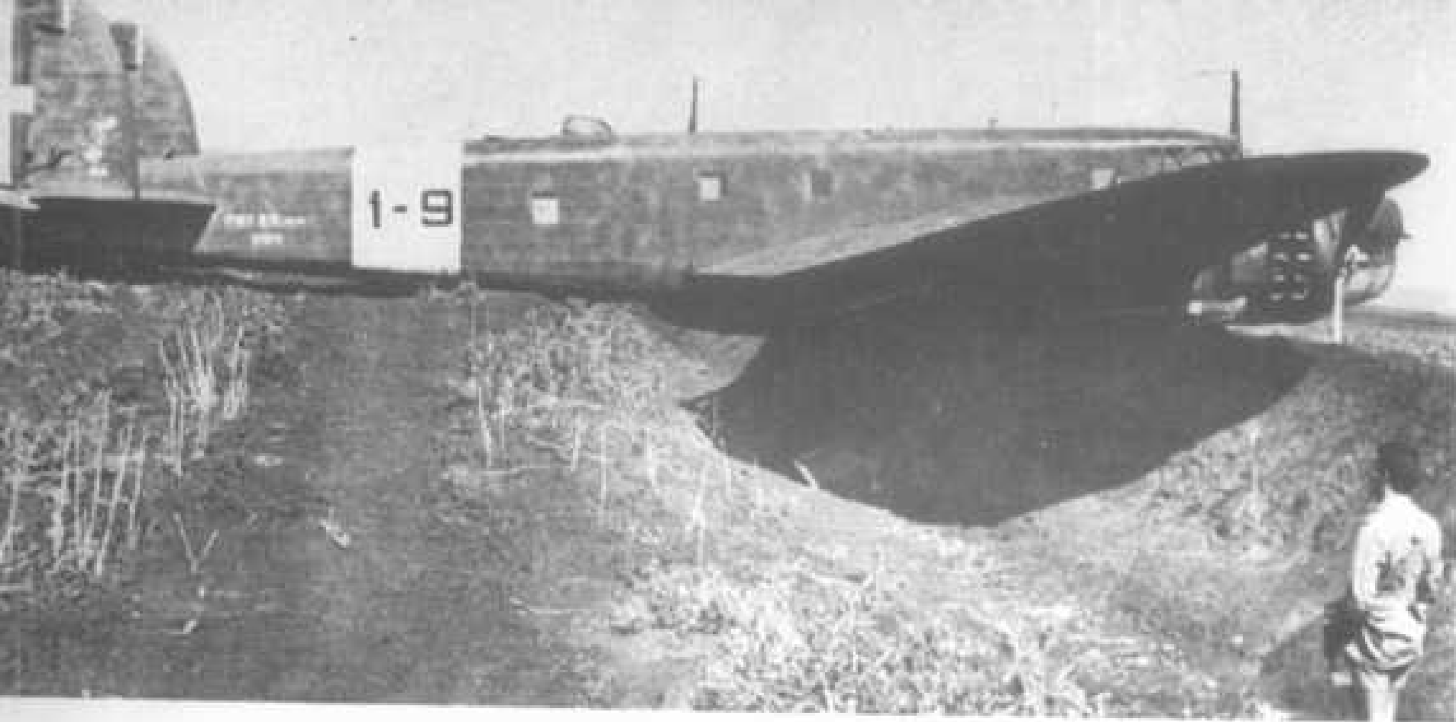
Las primeras victorias las obtuvo el 81 Squadron el 12 de setiembre, cuando cinco Hurricane se encontraron con algunos Bf.109E derribando tres de éstos, contra la pérdida de uno de los aviones ingleses —la única de toda la misión en Rusia. Los dos Squadron continuaron su rutina hasta la llegada de improviso del hielo en octubre cuando, por la muy reducida actividad enemiga, toda la energía se gastó precisamente en preparar a los pilotos y mecánicos soviéticos en el manejo de los Hurricane que, mientras tanto, llegaban en grandes cantidades desde el Reino Unido. Durante la guerra, los rusos recibieron en total nada menos que 2952 Hurricane de varias versiones. Muchos fueron enviados por barco cruzando Arcángel, otros cruzando el camino de reabastecimiento abierto en Medio Oriente con la ocupación conjunta por parte de los ingleses y los rusos de Persia, llevada a cabo a fines de agosto de 1941, después de una operación militar tan rápida como escasamente cruenta.

A fines de noviembre, finalizado el adiestramiento de los aviadores rusos, las dos unidades británicas regresaron a su patria dejando sus Hurricane al 72 Regimiento de la aviación naval rusa, la misma unidad que poco después tomaría en consignación inclusive los primeros Hurricane IIB que habían llegado en ese ínterin a Arcángel y que había prometido Churchill. Además de los 2952 aviones es preciso agregar otro: un Sea Hurricane Mk.IA (V6881) que había aterrizado en Arcángel después de haber sido catapultado desde un buque mercante que formaba parte del convoy PQ 18. El envío del solitario Hurricane había sido un suministro casual, pero quizás había servido para igualar la cuenta de los 40 que Churchill había prometido, enviando luego 39 de ellos.

En África septentrional

Las fuerzas del Eje, también en el frente libio-egipcio fueron obligadas, entre tanto, a ponerse a la defensiva. El VIII ejército británico, a mediados de noviembre de 1941, atacó con todo su poder tanto en la línea Sollum-Ridotta Capuzzo como en el interior de la plaza de Tobruk, que había sido considerablemente reforzada. Los ingleses habían tenido cuidado de aumentar adecuadamente su fuerza aérea. A los ya existentes se agregaron nada menos que cinco nuevos Squadron de Hurricane, de los cuales el 80 era apto también para las operaciones de bombardeo táctico, pudiendo cargar cada avión ocho bombas de 18 kg debajo de las alas y, además de otro Squadron de P-40 "Tomahawk", habían llegado luego, para las operaciones de caza nocturna, los primeros bimotores Beaufighter. Los Squadron de bombarderos medianos Blenheim habían sido aumentados a siete y, por primera vez, entraba en línea una unidad de la South African Air Force, con un nuevo avión americano: el Douglas A-20 "Boston". Habían sido llevados a cuatro los Squadron de bombarderos pesados Wellington, empleados sobre todo en la interdicción contra el puerto de Bengasí, donde llegaba la mayor parte de las provisiones para el Afrika Korps y para las tropas italianas. Para estas misiones se habían agregado a los Wellington, cuatro B-17 "Flying Fortress". Mucha importancia se le había dado al reconocimiento, que ahora estaba confiado no sólo a los habituales Maryland, sino también a los Beaufighter y Hurricane en especiales ediciones





El bimotor Fiat BR 20M fue utilizado por primera vez en África septentrional por la 13a. Ala. A la izquierda, un avión de la 1a. Escuadrilla en un aterrizaje de panza (Archivo Catalanotto). Abajo: un Maryland de fabricación americana obligado a un aterrizaje forzoso (Archivo Bignozzi). Derecha: el campo de Sidi Rezegh después de la ocupación inglesa en el otoño de 1941. En el campo, algunos de los G. 50 del 20 Grupo italiano sorprendidos por el rápido avance de los medios acorazados británicos. Más abajo: uno de los cuatro B-17C del 90 Squadron que operó en África septentrional contra el puerto de Bengasí y el tráfico naval (I.W.M.)



desarmadas para aumentar su velocidad y alcance. En especial los Hurricane, que tenían la capacidad de volar a gran altura y, al ser muy veloces, eran prácticamente imposibles de interceptar.

Entre las fuerzas del Eje, la novedad más sobresaliente fue la aparición, en el otoño de 1941, del nuevo caza italiano Macchi 202. Con su motor Daimler Benz 601, el caza italiano demostró notables cualidades de velocidad y maniobrabilidad, características casi anuladas sin embargo, por el escaso armamento constituido solamente por dos ametralladoras de 12,7 milímetros. La primera unidad orgánica que entró en línea en el frente libio fue la 1a. Ala.

Otro nuevo avión para ese frente fue el bimotor de bombardeo Fiat BR 20 entregado a la 13a. Ala. Entre las filas alemanas debía registrarse la entrada en línea del Bf.109F con el I y II Gruppe del 27 Jagdgeschwader.

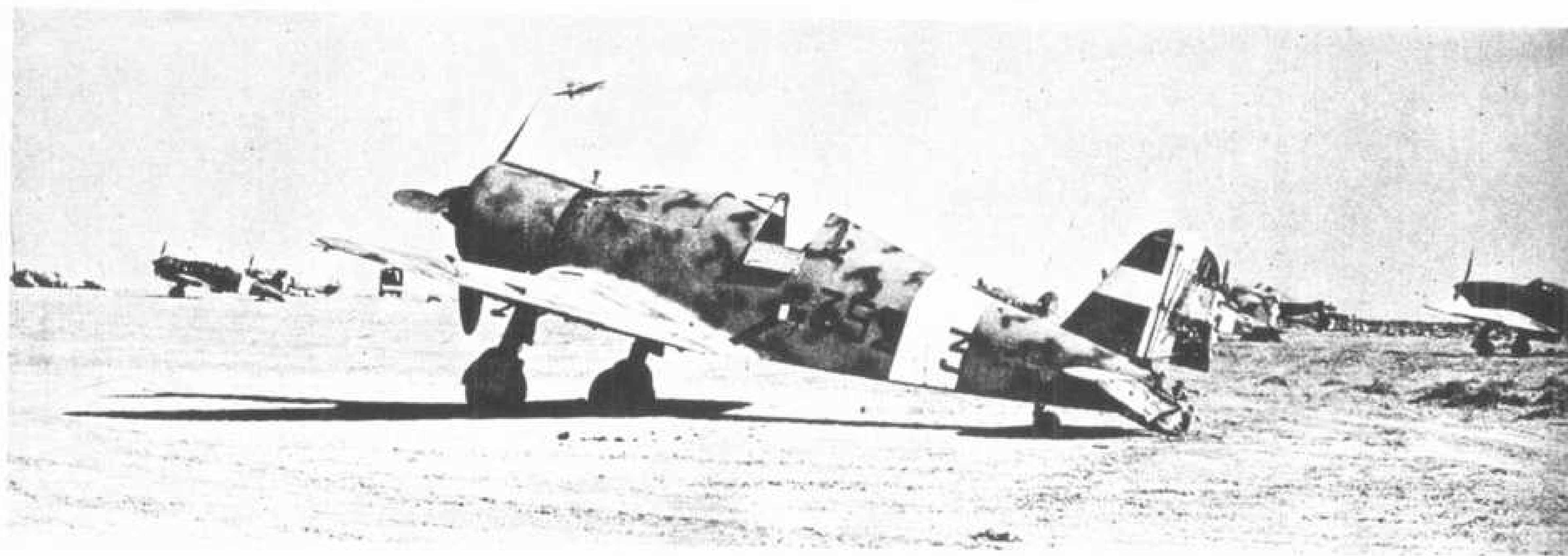
Operación "Crusader"

El 18 de noviembre, el VIII ejército británico pasó a la acción. El combate se convirtió de inmediato en un sucederse de rápidos movimientos por parte de los grupos acorazados con repentinas inversiones del frente que hicieron cambiar varias veces el resultado del combate. Fue la oportunidad en que, merecidamente, creció la fama de Rommel.

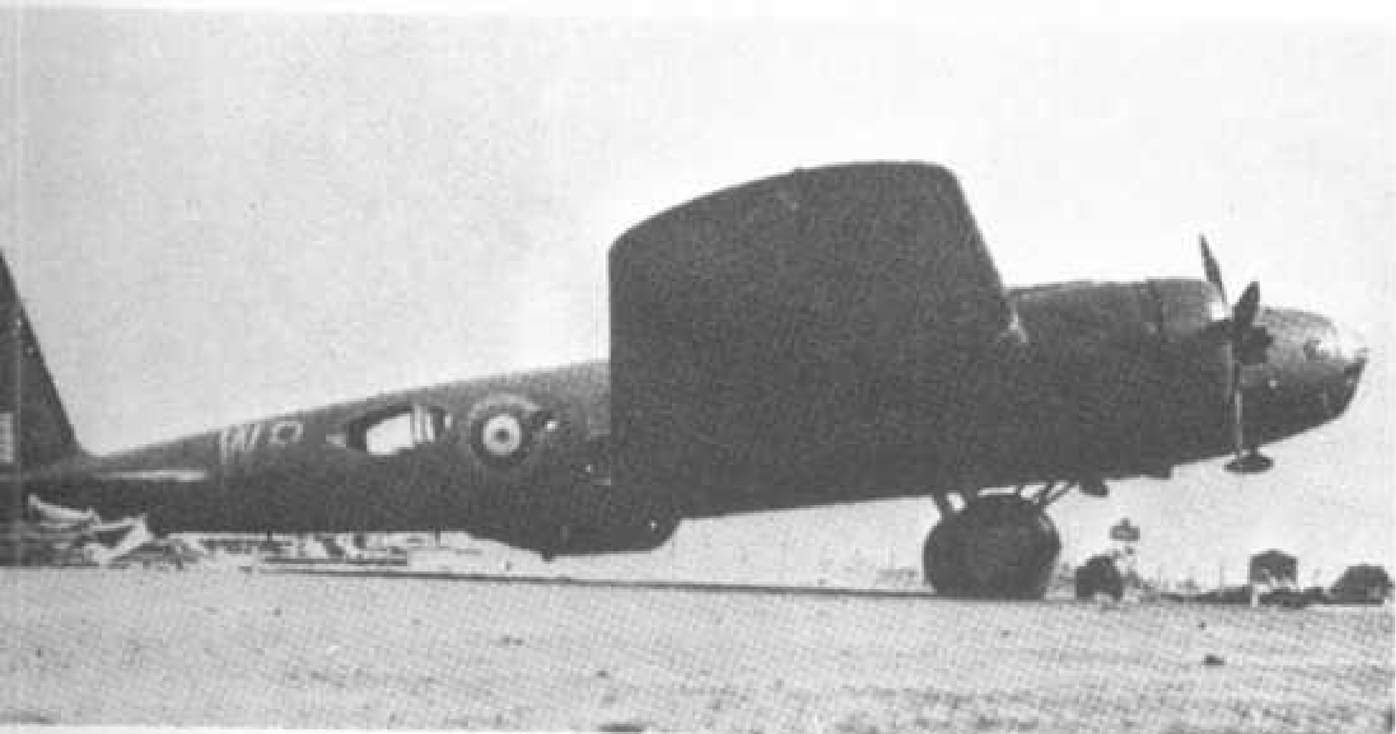
Durante los primeros días, la aviación de las dos partes se vio muy obstaculizada por la lluvia que, en los días anteriores, había reducido a pantanos inaccesibles la mayor parte de los aeropuertos. Luego, con el buen tiempo, la aviación volvió a ser protagonista del suceso.

Precisamente para escapar de las acechanzas del terreno empantanado, el 19 de noviembre el 20 Grupo italiano con los G.50 decoló desde una franja de Martuba donde el personal de aviación había trabajado toda la noche para endurecer el terreno. La unidad se trasladó al campo trampolín de Sidi Rezegh, desde donde comenzó inmediatamente las acciones en apoyo de las fuerzas terrestres. Los aviones apenas habían aterrizado y comenzado el reabastecimiento, cuando en el campo de Sidi Rezegh irrumpieron los tanques británicos. La mayor parte de los hombres de la unidad logró alejarse, armas en mano, mientras ocho pilotos trataron de levantar vuelo con sus caza. Sólo tres lo lograron, quienes comenzaron inmediatamente el ametrallamiento de los enemigos en tierra. Los cinco pilotos capturados siguieron a la unidad en combate y, durante dos días, estuvieron en poder de los enemigos; durante un ataque, lograron escapar los cinco y, auxiliados por los tanquistas alemanes, tuvieron que seguir todo el combate durante otros dos días. En Sidi Rezegh, los italianos habían perdido en un solo golpe, 18 G.50; cuando la base fue recobrada algunos días después, el 20 Grupo estaba ya totalmente destruido.

El 24, durante una incursión nocturna de los tanques de Rommel que los conduce personalmente al ataque, una fuerte columna acorazada alemana pasa dentro de los límites del campo trampolín, que la RAF indica como 125 Landing Ground y en el cual están preparados para las acciones de la mañana siguiente nada menos que 175 aviones de diversos tipos. Faltó muy poco para que se repitiera el ataque por sorpresa que los ingleses habían efectuado al 20 Grupo apenas algunos días antes.



En el caótico sucederse de golpes de escena por una y otra parte, la aviación acosa como puede a las fuerzas acorazadas que combaten en el desierto. Los Beaufighter, que se destacan por una serie de violentos ataques contra los diversos aeropuertos del Eje, están poderosamente armados con cuatro cañones de 20 mm y seis ametralladoras de 7,7 mm; su impresionante capacidad de fuego vence fácilmente a los aviones esparcidos en los desnudos campos de la Marmarica. La caza trata de sorprender a las formaciones no escoltadas. Uno de los objetivos principales de la caza inglesa son los Stuka italianos y alemanes que, como de costumbre, cargan con la dura tarea del apoyo táctico a corta distancia. En el verano de 1941, la 209a. Escuadrilla de la Real Aeronáutica había perdido sus diez Ju.87 que por un malentendido con el comando alemán habían quedado sin la prevista escolta de Bf.109 y habían sido sorprendidos por los P-40 y los Hurricane. El 5 de diciembre de 1941 se produce otro "Stuka party", como entonces llaman los ingleses a estos ataques de sus caza contra los lentos aviones alemanes. Veintidós P-40 sorprenden a 40





Los bimotores Beaufighter (arriba) aparecieron muy pronto en el teatro del Mediterráneo imponiéndose en las misiones de ataque a tierra y de caza nocturna por su formidable armamento y por la presencia del radar a bordo (Archivo Apostolo).
Abajo: aviadores de caza italianos y alemanes en un campo de África septentrional, delante de un Bf.110 (Archivo Pafi).
Más abajo: los aviones de trasporte desempeñaron un papel realmente importante en África septentrional. Aquí, una formación de Ju.52 en un aeropuerto libio. En primer plano, un S.79 italiano

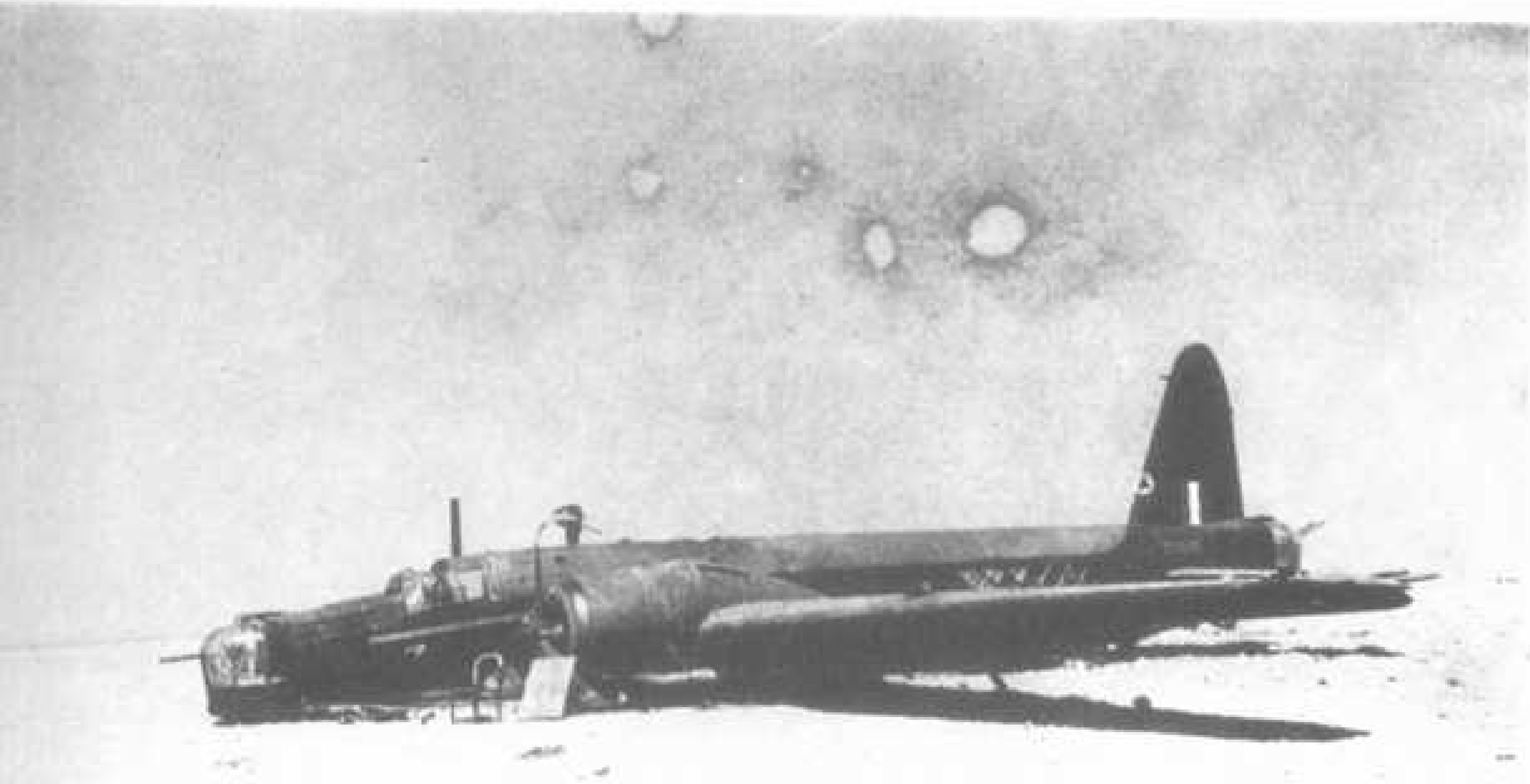
Ju.87 en el sur de El Adem en el delicado momento del lanzamiento de las bombas; la escolta de 30 aviones entre Bf.109 y caza italianos, probablemente Macchi 200, no puede impedir que los P-40 caigan sobre los bombarderos. En efecto, algunos P-40 comprometen a la escolta y otros se abalanzan sobre los Stuka derribando muchos de éstos en poco tiempo.

La retirada del Eje

En los sucesos africanos, ahora tiene gran importancia la posición estratégica de la isla de Creta, desde la cual el X Fliegerkorps puede enviar rápidamente refuerzos al Fliegerführer Afrika, así como el II Fliegerkorps desde Sicilia. En diciembre hace su aparición en Libia el 53 Geschwader "As de Pique". Es una unidad que después de haber sido retirada de Rusia en octubre recibió en Alemania los nuevos Bf.109F/4 con los cuales se forma en Tmimi el 5 de diciembre. Los italianos, por su parte, hacen intervenir otros tres grupos de caza, uno de los cuales, el 9º perteneciente a la 4a. Ala, llegó de Sicilia también con nuevos aviones, los Macchi 202. Esta afluencia de refuerzos no logrará resistir, sin embargo, la acción que los ingleses preparan desencadenar en Cirenaica.

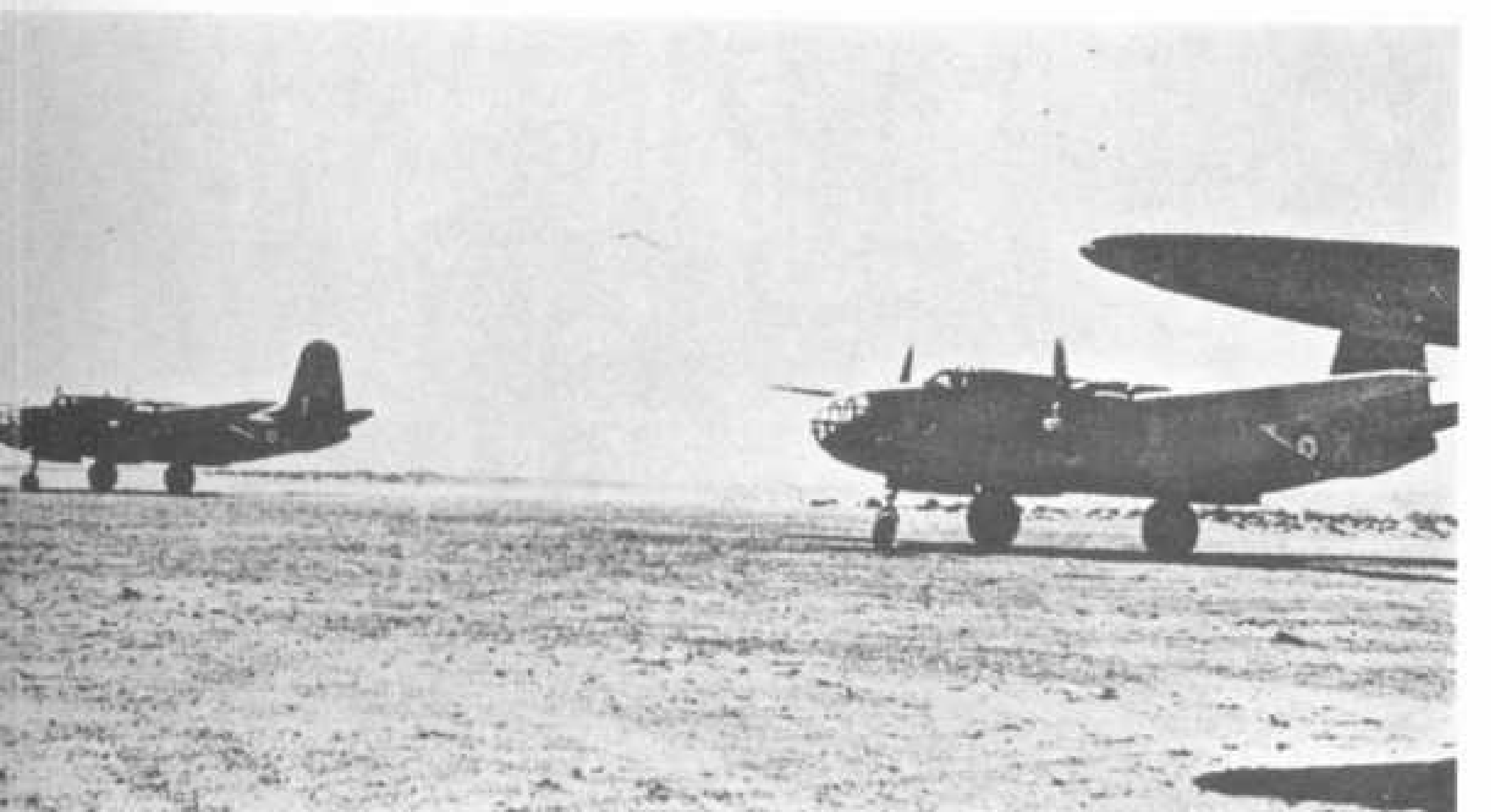












En orden descendente: La segunda unidad que empleó los Macchi C 202 en Libia fue el 9º Grupo de la 4a. Ala (Archivo Bignozzi).
Un bombardero británico Wellington en un aterrizaje forzoso en el desierto, después de una misión de bombardeo a bases italianas (Archivo Pafi).
Un bimotor Junkers Ju.88 en el campo libio de El Fetejah, en el otoño de 1941 (Archivo Coggi).
Un aviador italiano de las unidades saharianas posa sobre un camello delante de un S.81 utilizado para las misiones de trasporte y auxilio en el desierto (Archivo Alata).
Dos bimotores Douglas A-20 "Boston" del 24 Squadron de la aviación sudafricana. Esta unidad sufrió graves pérdidas durante un ataque de Bf. 109 (Archivo Apostolo)

El 5 de diciembre los ingleses logran liberar a Tobruk. Rommel, que ha formado sus fuerzas en la línea El Adem-Bir el Gobi, siente que no podrá resistir la presión enemiga y, a la espera de importantes refuerzos desde los puertos italianos, decide reducir las líneas logísticas poniendo en ejecución una rapidísima y acertada retirada que le permite conservar las fuerzas casi intactas en la línea de Agheila, en la Sirte. La RAF no les da tregua a las columnas en retirada, resistida violentamente por la caza italiana y alemana.

El 10 de diciembre, la RAF recibe un certero golpe. Los bombarderos Boston, dada su velocidad y su armamento defensivo, se arriesgaban a salir sin escolta. En la tarde de ese mismo día, seis A-20 del 24 Squadron sudafricano se preparaban para atacar concentraciones de tropas del Eje en retirada en las cercanías de Laib Esem. Protegidos por la masa de nubes calculaban que lo lograrían, pero precisamente al mismo tiempo doce Bf.109F del 27 JG que estaban escoltando algunos Ju.87 los descubren en un desgarrón de nubes y, en una rápida decisión, se arrojan sobre los bimotores enemigos. Rápidamente los caza alemanes derriban a los seis aviones sudafricanos. El acontecimiento fue recordado por los mismos pilotos británicos como el "Boston tea party" y, desde ese día, ningún bombardero inglés volvió a arriesgarse a volar en las líneas enemigas sin una fuerte escolta.

La revancha de Rommel

El precipitarse de los acontecimientos en Oriente, el bloqueo de Malta, la decisión con la cual el Estado Mayor italiano operó en el Mediterráneo haciendo llegar a Libia algunos convoyes escoltados por la flota de guerra, hicieron que Rommel entreviera la posibilidad de volver a expulsar a los ingleses de Cirenaica. Para los ingleses fue grave la retirada de algunas fuerzas aéreas, sobre todo de los contingentes australianos retirados a su patria para hacer frente a la amenaza japonesa.

El 21 de enero, el Cuerpo acorazado alemán y el Cuerpo de maniobra italiano atacan por sorpresa a los ingleses, quienes se ven obligados, a causa de la violencia de la acción, a una rápida retirada para escapar del cerco del enemigo. Dentro de ese mes, las tropas del Eje recobraban la casi totalidad de Cirenaica. Para no repetir el error de dejar detrás de sí una plaza cercada como Tobruk, con el peligro además de ser tomados por la retaguardia, Rommel limita su acción al solo hecho de llegar a la línea Ain El Gazala-Bir el Gobi.

En poco tiempo, el "zorro del desierto" (como era popularmente conocido Rommel) ha anulado la ventaja de los ingleses y prepara sus fuerzas para una acción de resistencia. Malta está bloqueada por el II Cuerpo Aéreo y por la aviación italiana. Los espaciados convoyes no logran pasar para llevar considerables provisiones y sólo con el lanzamiento desde los portaaviones se logra reforzar la caza de la isla.

El Mediterráneo está bloqueado por los ingleses, que deben hacer llegar refuerzos a Egipto mediante el periplo de África, mientras los aviones efectúan en vuelo el enlace desde las costas occidentales de África al Canal de Suez. Paralizada Malta y obligada a retirarse de la isla la diezmada fuerza K de cruceros y cazatorpederos, el camino de los convoyes navales y aéreos para África septentrional queda casi libre para el Eje que, de este modo, puede reforzar las fuerzas acorazadas de Rommel y la aviación que la apoya. El Estado Mayor italiano, con la colaboración de Kesselring, está preparando el último golpe que deberá conducir a la conquista de Malta. En la primavera de 1942, se vislumbra que para la isla las horas están realmente contadas.



Varios aviones alemanes efectuaron vuelos en Japón. En 1944 en especial, tres cuatrimotores de reconocimiento marítimo Junkers Ju.290 A-5 trasformados para trasporte, partiendo desde Odesa y Mielec, efectuaron varios vuelos hacia Japón y Manchuria trasportando al regresar material de primera necesidad estratégica. En la fotografía de la izquierda, el Ju.90V-8 que sirvió de prototipo para el programa Ju.290 (Archivo Apostolo). Abajo: la tripulación del S.75 italiano que, en 1942, al mando del coronel Moscatelli y del capitán Magini unió —a través de Stalino, Rangún, Corea— Italia con Japón (Archivo Pafi). Más abajo: unidad de la flota japonesa navegando. En primer plano, el hidroavión catapultable de un buque de guerra

JAPÓN BRILLA EN EL PACÍFICO

Después de cinco meses de guerra, Japón había alcanzado todos los objetivos de su plan de expansión hacia el sur. Los americanos habían sido neutralizados en Pearl Harbor y derrotados categóricamente en las Filipinas y en la isla de Wake (esta última había sido ocupada en dos días por un fuerte grupo aeronaval, después de un intenso bombardeo aéreo). Singapur, el punto clave del sistema defensivo británico en el sureste asiático, había caído el 15 de febrero, después de la fulminante campaña del general Yamashita en la península malaya. Los holandeses habían cesado toda resistencia en el archipiélago de la Sonda. Una flota combinada reunida apresuradamente y que comprendía unidades de guerra americanas, inglesas y holandesas, había sido totalmente aniquilada sin que se requiriera la intervención de los portaaviones.

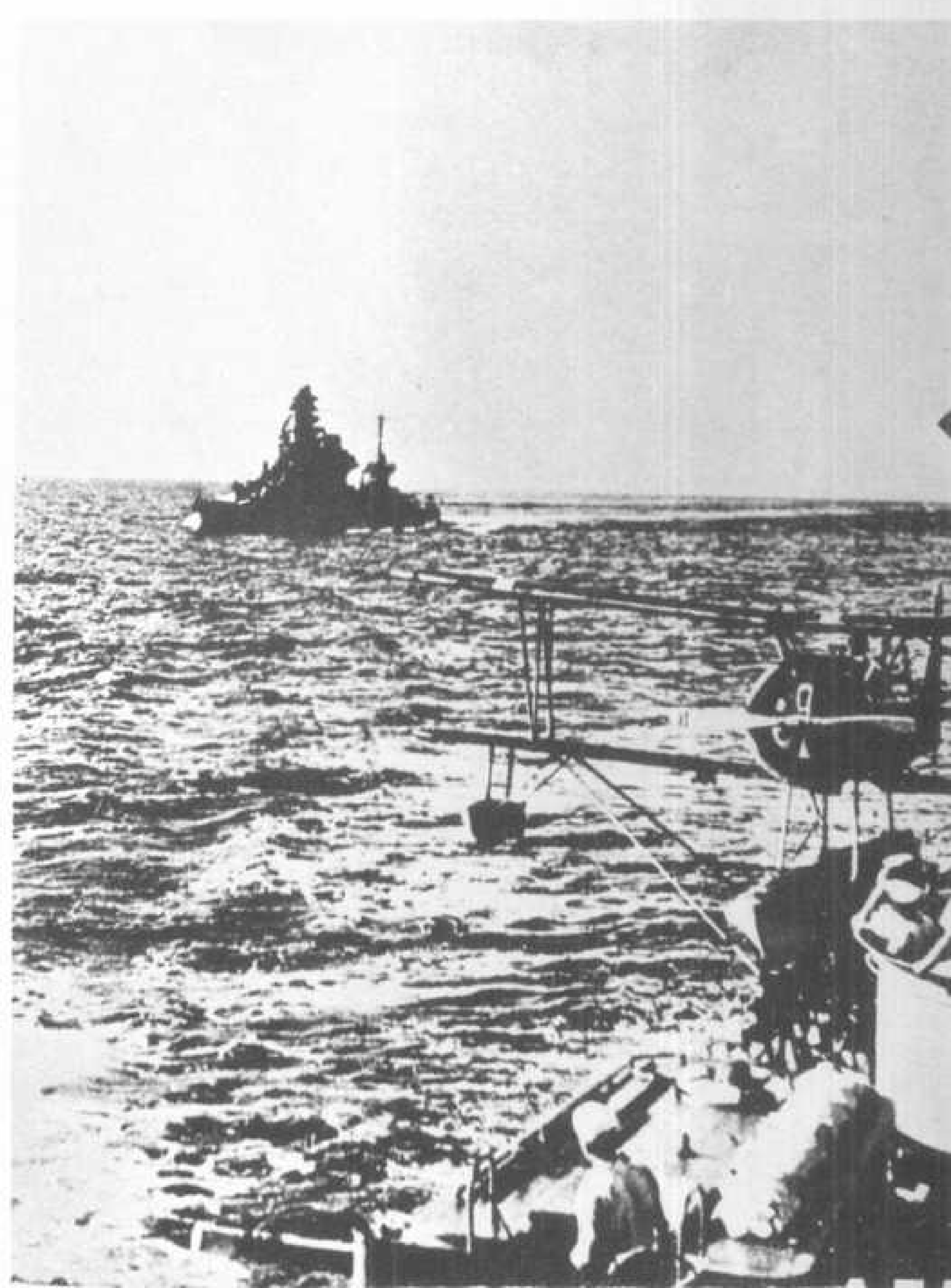
En el continente, los japoneses habían instalado bases aéreas en Tailandia e Indochina y estaban internándose cada vez más en Birmania. La conquista de China era un hecho que aún estaba por concretarse, pero ya la situación de los chinos era desesperada. Éstos demostraban muchas carencias, sobre todo en la aviación.

Por último, la incursión en el Océano Índico sumaba nuevas preocupaciones al Almirantazgo británico. La escuadra naval de Sommerville, compuesta por el buque de guerra Warspite y los portaaviones Formidable e Indomitable, había abandonado Ceilán y se había refugiado en Bombay. Pero también este puerto les parecía poco seguro a los ingleses, impresionados por los rotundos éxitos obtenidos por la aviación naval japonesa. "En nuestros encuentros en el Mediterráneo con las aviaciones italiana y alemana", afirmará Churchill, "no habíamos visto nada similar".

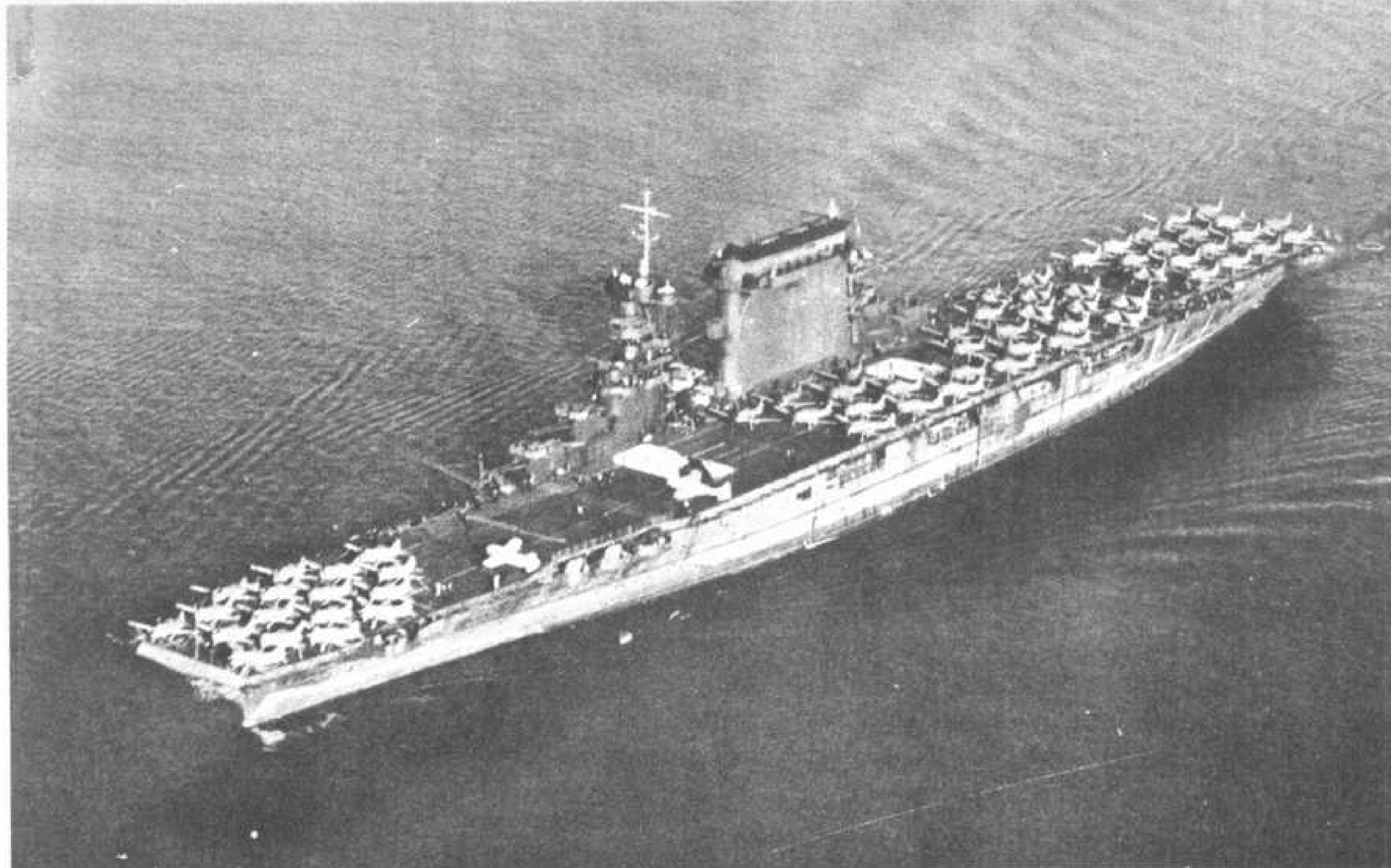
Los ingleses temían, sobre todo, que los japoneses efectuaran otras acciones en el Océano Índico y que se dispusieran a ocupar Madagascar. Desde esta isla, a lo largo de la costa oriental de África, submarinos y aviones nipones podrían interrumpir definitivamente el tráfico británico con la India y Extremo Oriente. Esto llevó a Gran Bretaña a ocupar la importante base de Diego Suárez, ubicada precisamente en el extremo septentrional de Madagascar. Las tropas de Vichy, que guarnecían la isla, se rindieron después de una breve resistencia. Los japoneses se limitaron a enviar a Madagascar un submarino muy pequeño que entró en acción contra unidades británicas, mientras que un hidroavión nipón, reabastecido en alta mar por submarinos, logró sobrevolar Diego Suárez y regresar a casa. Pero los temores ingleses eran injustificados: los japoneses no habían proyectado ninguna acción en Madagascar. Por el contrario, a las tres potencias del Tripartito les faltó la capacidad e inteligencia para coordinar sus propias intervenciones a nivel intercontinental; contrariamente a lo que hicieron los americanos e ingleses, con excelentes resultados.

Esto no quita, obviamente, que se mantuviesen muchos contactos entre Italia, Japón y Alemania. Algunas naves lograron violar la vigilancia inglesa de los océanos y atracar en Japón; los U-Boot alemanes llegaron muchas veces a









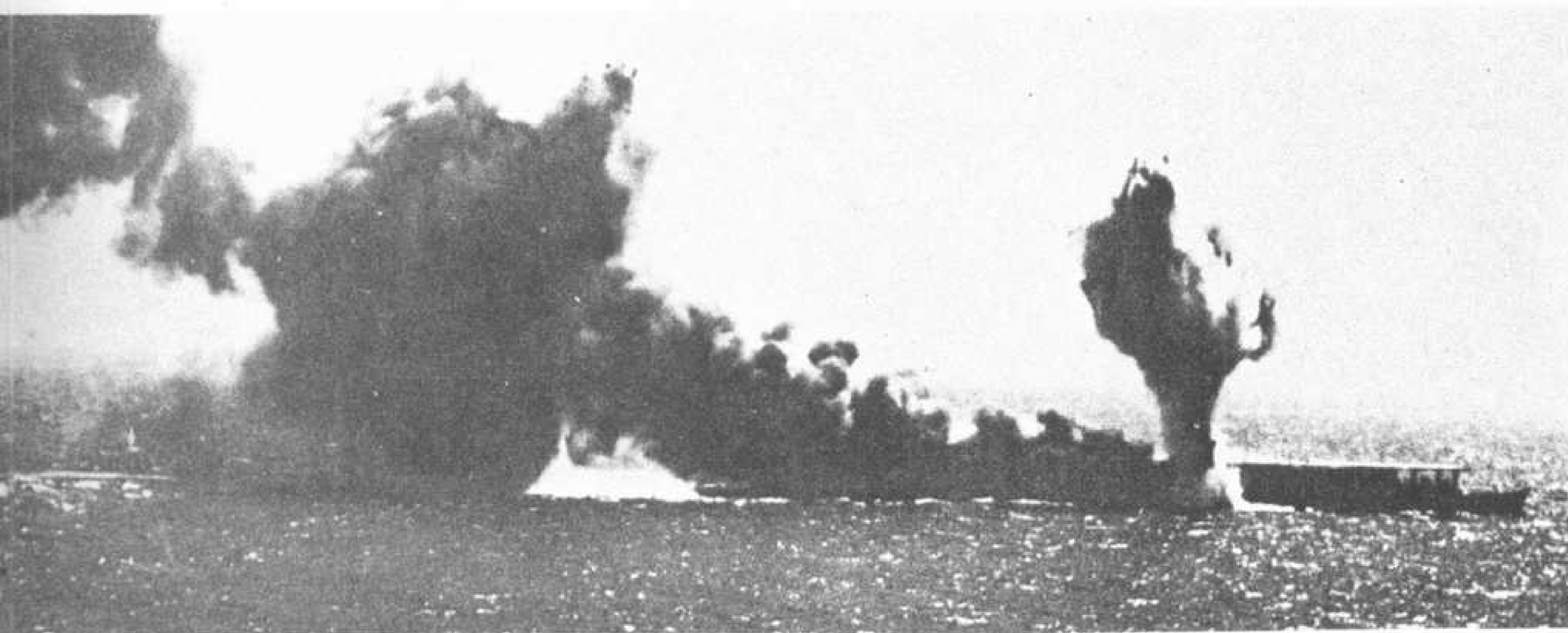
El almirante Frank Jack Flechter (arriba), que comandaba la flota estadounidense en la batalla del Mar de Coral (U. S. Navy). Arriba, a la derecha: el portaaviones americano Lexington con la coloración adoptada durante la guerra. En el puente están formados los caza Buffalo, bombarderos de picada Dauntless y aviones torpederos Devastator (U.S. Navy). Abajo: durante la batalla del Mar de Coral, los americanos hundieron el primer portaaviones japonés, el Shoho (U.S. Navy). Más abajo: los japoneses destruyeron también un portaaviones, el Lexington, el primer portaaviones perdido por los americanos (U.S. Navy)

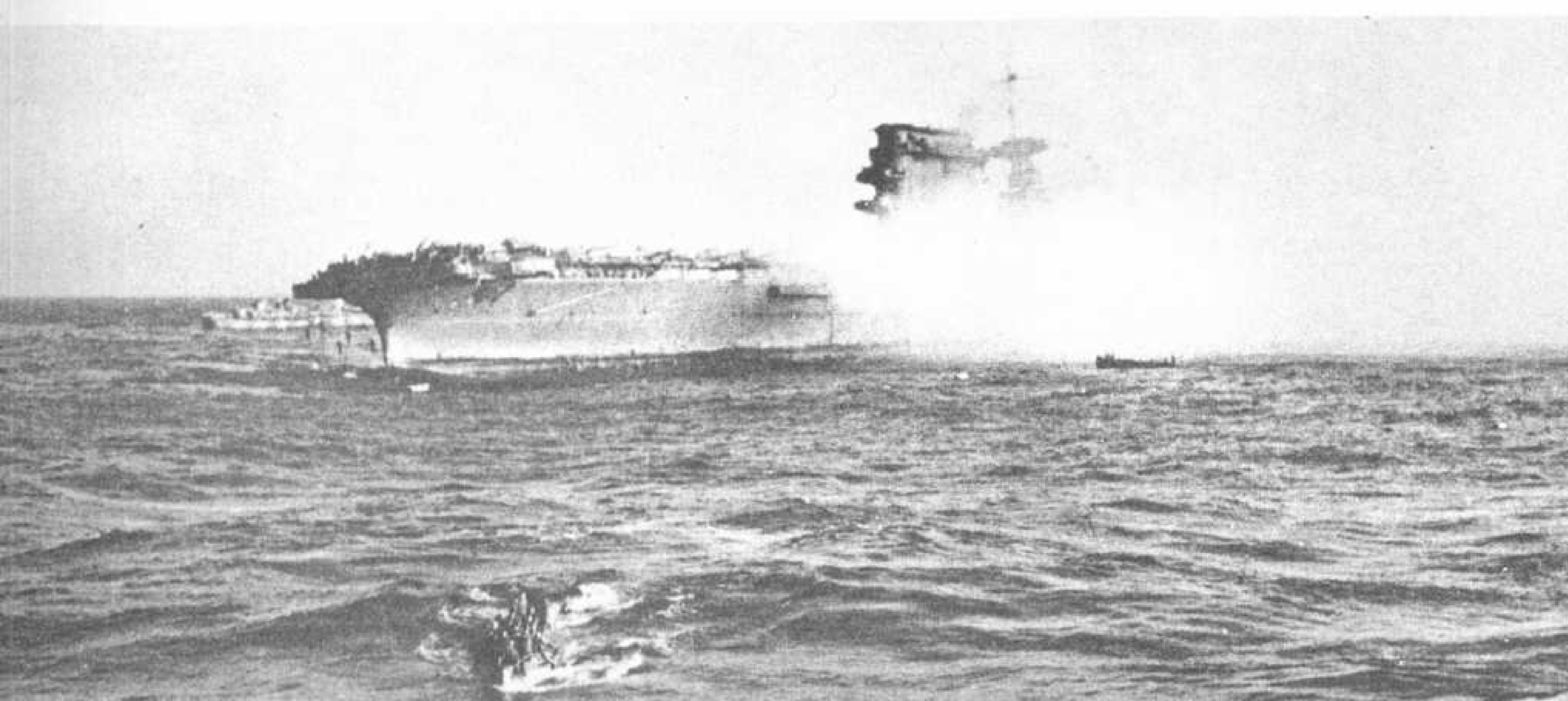
Japón y establecieron una base en Pensang, en la península de Malaca; además, la Luftwaffe realizó enlaces aéreos bastante regulares. Desde la Rusia ocupada, multimotores germanos de gran alcance volaban inclusive en las zonas ocupadas por los japoneses y, en una ocasión, también un trimotor S.75 italiano logró efectuar el recorrido tanto de ida como de vuelta.

En el Mar de Coral

La estrategia japonesa se dirigía, en cambio, hacia la interrupción de las comunicaciones entre Australia y los Estados Unidos. Con este fin, la marina imperial había planificado desembarcos en Nueva Guinea, en las Salomón, en Nueva Caledonia; inmediatamente después se deberían ocupar las islas Fidji y las Samoa y, por último, la costa oriental de Australia. De ese modo, los aviones japoneses constituirían una defensa insuperable contra las naves americanas.

El epicentro de este ulterior paso en la expansión hacia el sur estaba situado en el Mar de Coral. Dos fuerzas navales japonesas fueron enviadas por Yamamoto a este mar: una estaba acompañada por el portaaviones Shoho, de 11200 toneladas, con unos treinta aviones. Esta fuerza tenía la tarea de escoltar y proveer el apoyo aéreo a las tropas destinadas a desembarcar en Tulagi, en las Salomón, y en Port Moresby, en Nueva Guinea. La otra, mucho más poderosa, con los portaaviones Shokaku y Zuikaku, debía flanquear la zona, evitando una intervención americana en el Mar de Coral. La primera parte de la operación se realizó con bastante rapidez: los japoneses desembarcaron en Tulagi, en las Salomón y se dispusieron a construir allí un aeropuerto. Luego, la escuadra que comprendía el portaaviones Shoho se preparó para cubrir el desembarco en Port Moresby. Ésta era una importante base aeronaval en el sur de Nueva Guinea. Los japoneses ya controlaban la parte septentrional de la isla; pero dado que ésta estaba cubierta por densas junglas y atravesada por una cadena de altas montañas, sin caminos, el avance por tierra resultaba prácticamente imposible. También los aviones de la marina imperial, torpederos y bombarderos, tenían dificultades con su pesada carga para sobrevolar las montañas de Nueva Guinea. La conquista de Port Moresby desde el mar se convertía pues, en un hecho de primordial importancia para la ejecución del plan de aislamiento y conquista de Australia.





En orden descendente: el Grumman "Wildcat" fue el caza naval que en el primer período sostuvo el mayor peso de los combates con los caza japoneses. En la fotografía, la versión FM-1 fabricada por la General Motors (Foto USIS).
Aviones torpederos embarcados, Douglas TBD-1 "Devastator", pertenecientes al Squadron VT-5 (T = Torpedo) (Archivo Coggi).
El almirante Nimitz (el oficial con la gorra), comandante en jefe de la flota americana en el Pacífico, fotografiado el 10 de marzo de 1942 durante una inspección a las bases de la U.S. Navy en las islas Midway (Archivo Coggi)







Los americanos comprendieron las intenciones de los japoneses apenas sus aviones de reconocimiento señalaron los movimientos de las fuerzas navales enemigas. Por ello concentraron en el sur sus unidades más importantes, en especial los portaaviones. La situación americana no era brillante: el Hornet y el Enterprise estaban regresando del raid sobre Tokio del 18 de abril y aún no estaban disponibles; el Saratoga había sido alcanzado en enero, por un torpedo de un submarino japonés, y se hallaba en el astillero para las reparaciones necesarias. Quedaban el Yorktown y el Lexington, a los cuales —al mando del almirante Fletcher— se les confió la tarea de detener a la flota invasora japonesa. Desde un principio, Fletcher atacó con sus aviones las naves que estaban desembarcando tropas en Tulagi, obteniendo sólo resultados parcialmente positivos y sin poder resistir el desembarco mismo. Luego fue en busca de las escuadras japonesas con los portaaviones. Del encuentro de aviones de las fuerzas opuestas se originó el combate del Mar del Coral, que puso el primer freno a la expansión japonesa.

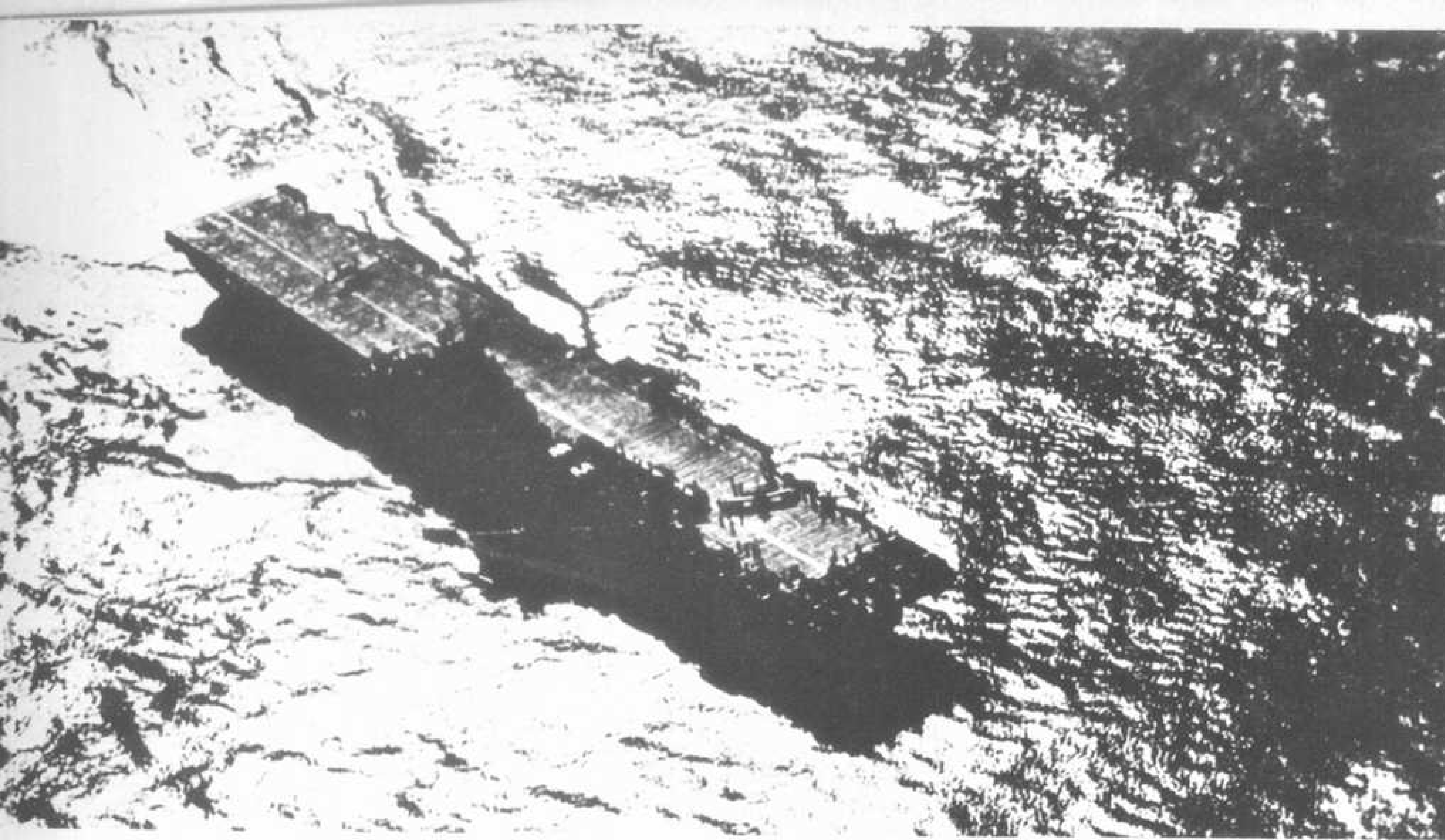
"¡Eliminen un portaaviones!"

El combate del Mar de Coral fue el primero que se realizó en el mar sin que las naves opuestas intercambiasen un solo disparo de cañón. Los únicos protagonistas fueron los aviones de los cinco portaaviones que se hallaban en el campo; las otras unidades ni siquiera llegaron a un contacto balístico. Los críticos militares se inclinan inclusive a definirlo como el "combate de los errores" y, por cierto se cometieron tanto por una parte como por la otra. Sin embargo, es necesario recordar que los americanos carecían de experiencia, que Fletcher se hallaba ante su primera acción de comando con portaaviones y que los japoneses no disponían de radar, por lo cual debían confiarse sólo y exclusivamente en la eficiencia de sus aviones de reconocimiento que, en verdad fue escasa.

Los acontecimientos se desarrollaron de un modo difícil de entender aun para los mismos protagonistas. Desde un principio los aviones de reconocimiento del Shokaku y del Zuikaku señalaron la presencia de fuerzas navales americanas. Los japoneses lanzaron una cantidad de aviones en la dirección indicada, pero hallaron solamente un cazatorpedero y un petrolero, que fueron hundidos. En ese ínterin, un avión de reconocimiento americano señalaba —por error— haber avistado a los portaaviones japoneses. Era el 7 de mayo.

Ante esta noticia, Fletcher lanzó contra el enemigo los aviones disponibles: diez caza Wildcat, 28 bombarderos de picada Dauntless y doce bombarderos Devastator, todos desde el Lexington; una hora después, desde el Yorktown, ocho caza, veinticinco bombarderos de picada y diez torpederos. Los 93 aviones volaron en la dirección indicada y descubrieron que la formación avistada era, en realidad, la que comprendía el portaaviones Shoho. Cubiertos por la escolta de los caza que trabó combate con los Zero, bombarderos y torpederos americanos atacaron el Shoho sin tregua, hasta que se oyó claramente por la radio la voz del comandante Dixon, piloto de uno de los aviones del Lexington, gritando: "¡Eliminen un portaaviones! ¡eliminen un portaaviones!" En ese momento el Shoho se estaba hundiendo en llamas: la primera gran unidad japonesa hundida por los americanos al comienzo de la guerra.

Una vez recobrados los aviones, el almirante Fletcher decidió mantenerlos a bordo, al no saber aún con exactitud dónde se encontraban los dos grandes portaaviones enemigos. Al mismo tiempo el almirante Takagi, que comandaba la escuadra japonesa más fuerte, lanzaba veinte bombarderos de picada del tipo Val y quince aviones torpederos Kate, en busca de los portaaviones americanos. Pero el tiempo era malo y, entre los chubascos y las nubes bajas, los pilotos japoneses no lograron avistar a la escuadra americana. Decidieron emprender el regreso; mientras caía la noche pasaron cerca de los portaaviones y fueron atacados por los caza Wildcat, que aseguraban la protección aérea de los mismos. Los caza americanos se arrojaron valientemente sobre los japoneses y lograron





derribar ocho aviones torpederos y un bombardero de picada, al precio de dos de sus aviones. El ataque descompuso la formación japonesa y la incipiente oscuridad agudizó los problemas del regreso, tanto es así que algunos aviones japoneses se dispusieron a aterrizar sobre el Yorktown, confundiéndolo con un portaaviones amigo. Los americanos respondieron a sus señales luminosas, luego, mientras el primer avión enemigo, con el tren de aterrizaje extraído y el gancho de detención pendiente de la cola se disponía a descender, abrieron fuego de improviso, derribándolo. En total, sólo siete aviones japoneses regresaron indemnes y el almirante Takagi perdió veinte.

Encuentro decisivo

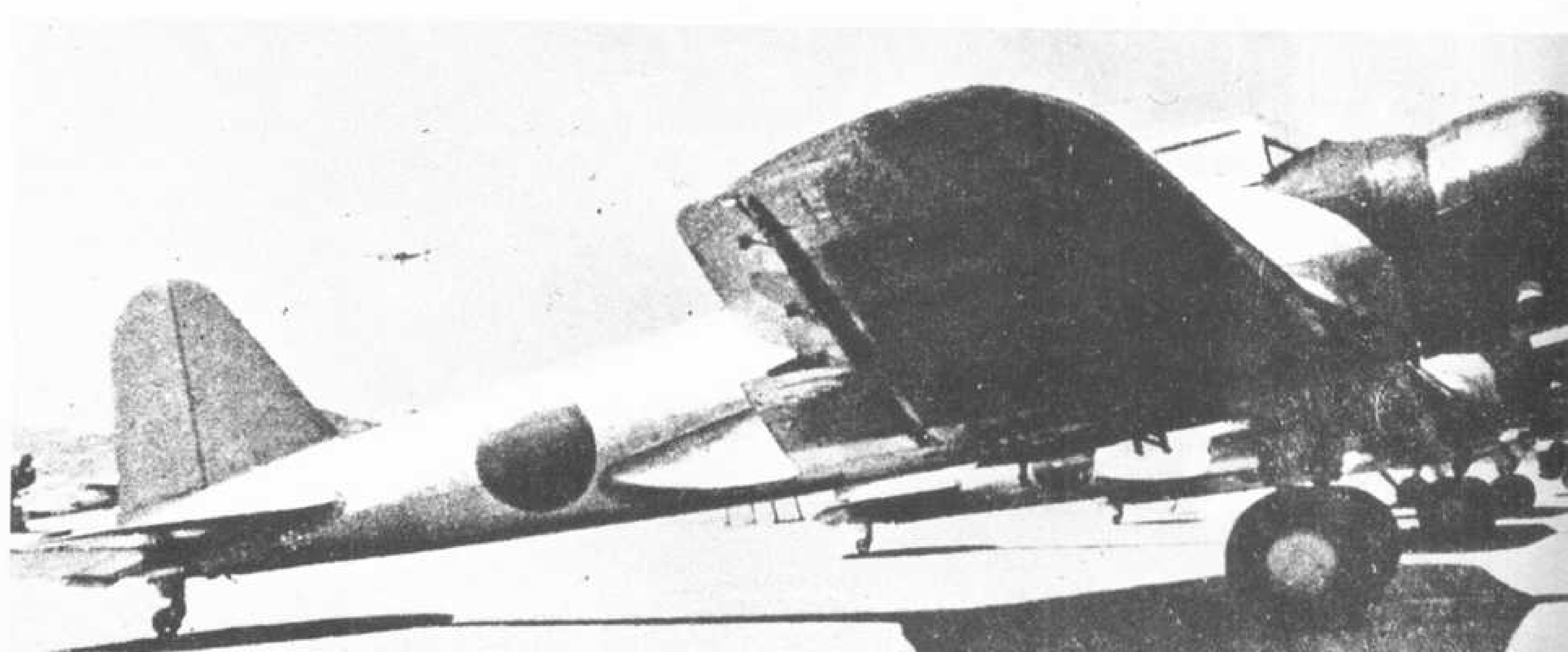
En la mañana del 8 de mayo, Takagi lanzó un nuevo ataque contra los portaaviones americanos, avistados por un avión de reconocimiento a 200 millas de distancia. Los americanos localizaron con los radares a los aviones enemigos y lanzaron al aire a todos sus caza e inclusive los bombarderos de picada Dauntless para interceptar a los Kate, que eran más lentos. No obstante la desesperada reacción americana, los dos portaaviones fueron alcanzados muchas veces, sufriendo daños bastante serios. Sin desalentarse, los americanos pusieron rápidamente en condiciones los puentes de sus portaaviones y, entrada ya la mañana, reaccionaron lanzando 82 aviones contra los japoneses. En esta oportunidad, los pilotos americanos llegaron hasta las naves enemigas pero el Zuikaku estaba oculto tras un denso chubasco, por lo cual el ataque se concentró sobre el Shokaku, siendo alcanzado por dos bombas que le dañaron el puente de vuelo. En consecuencia, todos los aviones japoneses en vuelo debieron descender sobre el otro portaaviones.

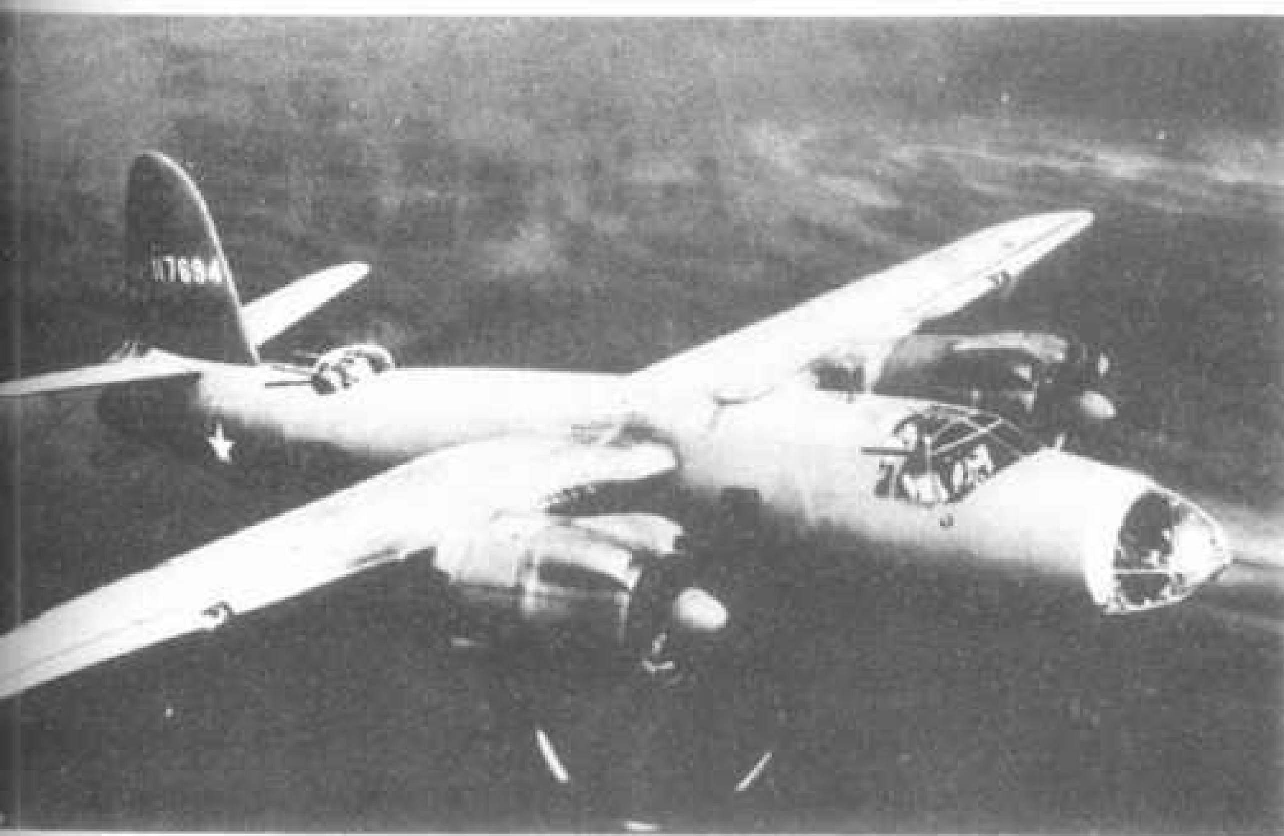
Más tarde, a las 12.45 horas, una gigantesca explosión sacudía el portaaviones americano Lexington: los vapores del combustible que había salido de los depósitos cuando la nave fue alcanzada por el ataque de los japoneses, habían explotado a causa de un cortocircuito eléctrico. La situación se tornó inmediatamente gravísima y la tripulación abandonó el portaaviones. Seis horas más tarde, el almirante Fletcher daba la orden de torpedear la nave —ya definitivamente inservible— que, en consecuencia, se iba a pique.

De este modo concluía la batalla del Mar de Coral. Desde el punto de vista táctico, ésta había registrado una clara victoria de los japoneses y fue presentada como tal a la opinión pública mundial. En efecto, los aviones de Takagi habían hundido uno de los más grandes portaaviones americanos y habían dañado al otro que necesitaba, dicho por sus técnicos, por lo menos tres meses de reparaciones en el astillero. Pero desde el punto de vista estratégico, la victoria le correspondía a los americanos. En efecto, los japoneses no sólo habían sido obligados a suspender la operación anfibia en Port Moresby, sino que habían tenido que retirarse del Mar de Coral que quedó entonces como el punto más avanzado de su tentativa de expansión hacia el sur.

El portaaviones americano Enterprise (arriba a la izquierda) mientras se prepara para recibir a bordo a los aviones que regresan de una misión (Archivo Coggi).
Aquí arriba: el almirante Raymond A. Spruance, comandante de la Task Force 16 en la batalla de las Midway (U.S. Navy).
Abajo: la tripulación del hidroavión Catalina que efectuó el primer avistamiento de la flota japonesa navegando hacia las Midway, el 3 de junio de 1942 (Archivo Coggi).
Más abajo: el avión torpedero embarcado Nakajima B5N "Kate" fue uno de los mayores protagonistas inclusive en las Midway (Archivo Coggi)









A la izquierda, en orden descendente: el bimotor de bombardeo Martin B-26B "Marauder". Estaba propulsado por dos motores Pratt & Whitney R-2800 de 2000 caballos (Archivo Pafi). Decolaje desde Midway de un B-17E para una acción contra la flota japonesa. Abajo: el portaaviones japonés Hiryu vira bajo las salvas de las bombas de los B-17E del 431 Squadron

Operación AF

Mientras estos acontecimientos se desarrollaban lejos de las costas australianas, Yamamoto estaba planificando una nueva y ambiciosa operación contra los americanos, denominada en código: "operación AF". Se trataba de ocupar las islas Midway, situadas precisamente a mitad de camino entre el continente americano y el asiático. La posesión de las Midway significaría para los japoneses disponer de una base avanzada de incalculable valor, desde la cual sería posible rechazar todo ataque americano contra el territorio japonés. En síntesis, sería la respuesta japonesa al bombardeo a Tokio. Además, dada la proximidad de las Midway a la más grande base americana del Pacífico —Pearl Harbor— la marina estadounidense debería resistir necesariamente el movimiento japonés y, en consecuencia, utilizar sus portaaviones —a los que Yamamoto consideraba precisamente el enemigo más peligroso— ofreciendo de este modo a los nipones la posibilidad de destruirlos.

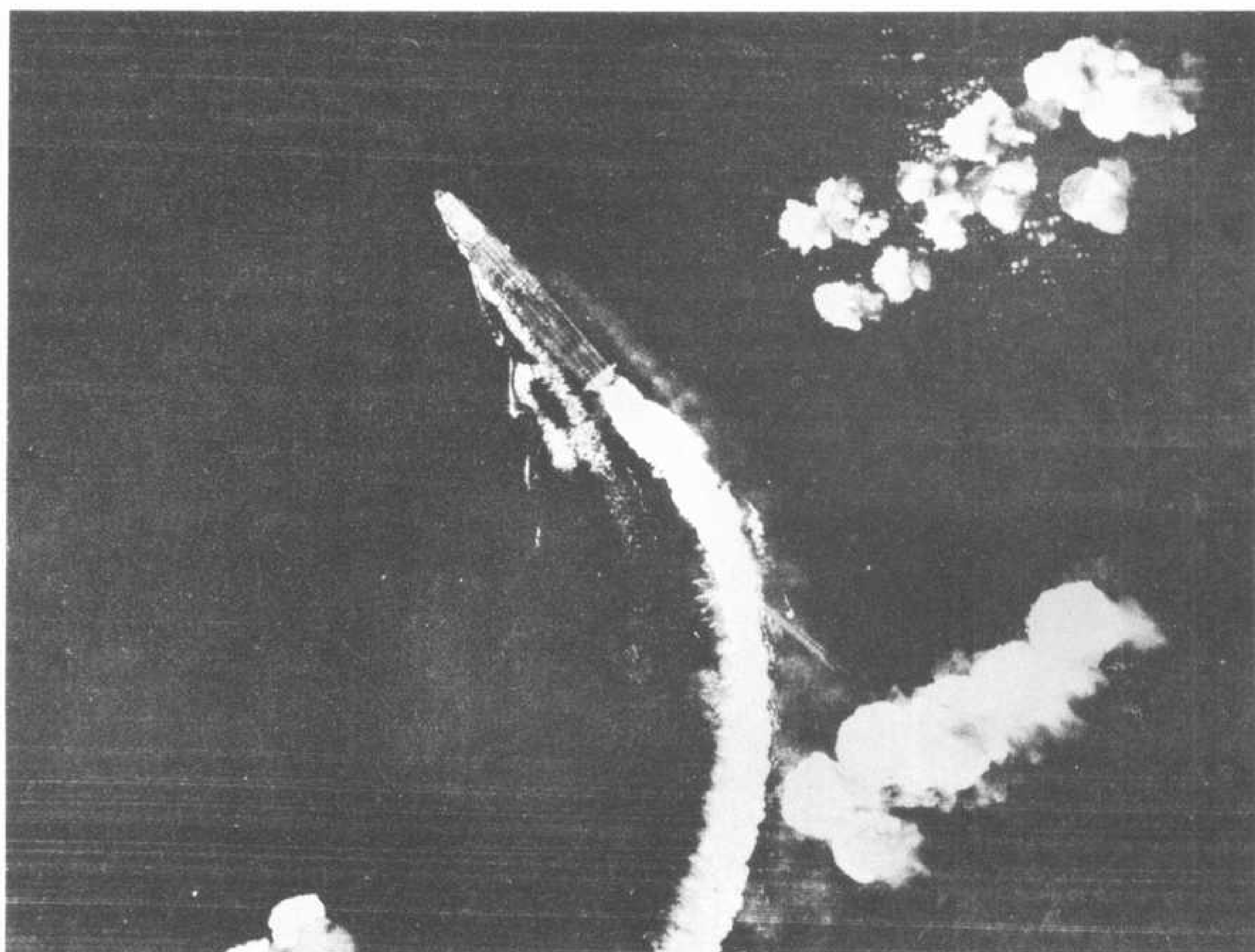
Entre tanto, en Honolulú el centro de informaciones de la flota americana había logrado descifrar el código utilizado en las telecomunicaciones de la marina imperial. El responsable del centro, comandante Rochefort, estaba siguiendo desde hacía tiempo un intercambio de mensajes muy sospechosos que hablaban todos de una cierta "operación AF". Rochefort y sus expertos se convencieron poco a poco de que la sigla AF indicaba a las Midway. Hablaron de esto con el almirante Nimitz, comandante en jefe de la flota aliada en el Pacífico y, para mayor seguridad, prepararon una treta. Trasmitieron desde Midway, en claro, que se había dañado el equipo de destilación de agua potable. Dos días después, una trasmisora japonesa señalaba que "AF estaba escasa de agua potable".

Una vez obtenida la prueba de que la intuición de Rochefort era exacta, Nimitz decidió tenderles una trampa a los japoneses. Por otra parte, la situación americana no era muy brillante: Nimitz disponía solamente de los dos portaaviones Hornet y Enterprise, que habían regresado del raid sobre Tokio. Además, el almirante Halsey, que comandaba la escuadra de las dos unidades, había contraído una molesta infección en la piel y debió ser internado en el hospital. Para sucederlo se había designado al almirante Spruance, bastante impopular entre los pilotos americanos porque se lo consideraba un defensor de los buques de guerra. Es más, lo llamaban "el almirante de los zapatos negros" para indicar su postura conservadora.

Sin embargo, Nimitz estaba decidido a correr cualquier riesgo con tal de poder dar un golpe decisivo a los japoneses. Por lo tanto, estuvo de acuerdo con Spruance acerca de que la escuadra de portaaviones americanos esperara a los japoneses al nordeste de las Midway. De ese modo, los americanos se asegurarían las espaldas, en el caso de que el objetivo de la operación japonesa no fuesen las Midway, sino directamente la costa occidental de los Estados Unidos; además, los portaaviones americanos, sujetos al reconocimiento aéreo con base en Midway, podrían ser informados acerca de los movimientos japoneses sin traicionar hasta último momento su presencia.

En el plan americano entraba también el aumento del potencial de las Midway, en las cuales se concentraron grandes cantidades de aviones y cañones, siempre llevando a cabo todas las disposiciones en el más estricto secreto, de modo que los japoneses no pudiesen llegar a conocer la emboscada que se estaba preparando en su contra. En lo que se refería a las comunicaciones entre las Midway y Honolulú, éstas se desarrollaban mediante un cable submarino y, por lo tanto, no había peligro de que los japoneses pudiesen interceptarlas.

El 27 de mayo, desde el Mar Interior de Japón, zarpaba la escuadra de ataque nipona: dos acorazados, tres cruceros, doce cazatorpederos, los portaaviones Akagi, Kaga, Hiryu y Soryu y cinco petroleros. Algunos días más tarde partía desde Saipán, puerto de las islas Marianas, un convoy de quince naves de trasporte con 5000 soldados destinados para





El único de los seis Grumman TBF-1 "Avenger" (izquierda) del 8º Squadron sobreviviente de los acontecimientos de Midway (U.S. Navy).
Abajo izquierda: John Waldron, comandante del VT-8 (Torpedo Squadron) (Archivo Coggi).
Abajo derecha: el portaaviones americano Enterprise sobrevolado por los Dauntless del VS-6 (S = Scout) (Archivo Coggi)





el desembarco en las Midway; el convoy estaba escoltado por dos acorazados, un portaaviones, diez cruceros, veintiún cazatorpederos y otras unidades menores. Por último seguía la fuerza principal de Yamamoto, compuesta por 32 naves, con siete acorazados, entre los cuales estaba el colosal y novísimo "Yamato", un portaaviones, tres cruceros y veintiún cazatorpederos. El detalle de esta imponente flota japonesa puede dar una idea del estado de ánimo en el que se debía encontrar Nimitz en esos días. ¿Y si Yamamoto hubiese decidido desembarcar, en cambio, en Honolulú?

Tres meses en cuarenta y ocho horas

El grupo de las islas Midway estaría, tal vez, mejor definido como un atolón. En realidad, se compone de dos áridos islotes, con alturas no superiores a los diez metros, divididos por una gran laguna azul. Los dos islotes, uno denominado Eastern y el otro Sand, tienen una extensión de pocos kilómetros cuadrados. El llamado Eastern poseía hasta esa época tres pistas para aviones, cruzadas entre sí, que prácticamente cubrían toda su superficie y anteriormente habían sido usados como escalas por los hidroaviones, los cliper de Pan American en vuelo sobre el Pacífico.

La defensa de la isla fue reforzada de modo extraordinario. Nimitz había enviado allí cañones antiaéreos, morteros y artillería de costa, alambre de púas y tanques, pero sobre todo aviones. En el atolón ya había un embrión de fuerza aérea, constituida por el grupo VMF-221 de la aviación de los Marines, con veintiún caza Buffalo y por el VMSB, también de los Marines, con dieciséis bombarderos Vought SB-2U "Vindicator". Los Marines los llamaban "Wind Indicator" (indicadores de viento): tenían una cierta tendencia a perder el revestimiento de las alas, tanto es así que los tripulantes lo mantenían en su lugar con parches robados de la enfermería. En cuanto a los Buffalo, estos caza, publicitados y considerados triunfales antes de la guerra, habían demostrado ser "ataúdes volantes" apenas entraron en acción. Pedirle a alguien simplemente que volara con los Buffalo, decían los pilotos, significaba querer confiarle una misión suicida.

A estos aviones se sumaron algunos B-17, 24 PBY "Catalina" para el reconocimiento lejano (debían tener a la vista una inmensa extensión de océano); Dauntless de picada, aviones torpederos Avenger y caza Wildcat, todos estos últimos retirados de las unidades de los portaaviones y, por último, cuatro bimotores de bombardeo mediano B-26 "Marauder". Los defensores de las Midway no lo sabían, pero la mayoría de los aviones provenientes de los portaaviones habían sido declarados no aptos para el combate; en ese momento, de todos modos, eran bienvenidos. En total, en la isla estaban concentrados 120 aviones.

La fuerza naval americana había sido reforzada con el Yorktown. Apenas el portaaviones entró en el dique, en Pearl Harbor, Nimitz ya se encontraba en ese lugar. Preguntó cuánto tiempo se necesitaba para ponerla nuevamente en condiciones, a lo que se le respondió tres meses. Dio 48 horas de tiempo y logró su intento, gracias al excepcional esfuerzo que efectuaron los técnicos y maestranzas del astillero. De este modo, los portaaviones americanos eran tres, aunque el Yorktown había tenido que embarcar personal poco adiestrado para reemplazar a los pilotos y tripulantes perdidos durante la batalla del Mar de Coral.

El 3 de junio, la flota japonesa fue avistada. Era el convoy de las tropas. Inmediatamente decolaron nueve cuatrimotores B-17 que, en secciones de tres aviones, efectuaron el primer bombardeo, sin éxito. Esa misma noche, Nimitz



El avión de picada embarcado Yokosuka D4Y2 "Suisei" (derecha) fue introducido en las unidades japonesas poco antes de la batalla de Midway, en la cual realizó su aparición operativa (Airview).
Abajo: aviones torpederos Douglas TBD-1 "Devastator" antes del decolaje desde a bordo del portaaviones Enterprise. Los aviones pertenecían al VT-6 (Archivo Coggi)

lanzó al ataque del convoy cuatro lentos Catalina equipados con torpedos, que atacaron las naves de trasporte a la luz de la luna. El buque cisterna Akebono Maru fue alcanzado por un torpedo y, en consecuencia, dañado. Ningún Catalina fue derribado.

En la mañana del 4 de junio, los pilotos de los portaaviones japoneses fueron llamados a sus puestos. Los motores rugían: una después de otra, las cuatro unidades lanzaron al aire 36 bombarderos de altura y 36 bombarderos de picada, más 36 caza Zero. Dieciocho bombarderos y nueve caza por cada portaaviones. Los aviones se colocaron en formación y se dirigieron hacia Midway. Los japoneses estaban tranquilos: según su opinión la sorpresa estaba por realizarse totalmente y, de cualquier modo, estaban seguros de destrozar a los americanos. Sin embargo, cautelosamente, el almirante Nagumo hizo preparar los torpedos para una segunda oleada, que sería lanzada en el caso de que interviniese la flota americana. Es más, hizo decolar siete aviones catapultados por los cruceros para explorar todos los alrededores. Uno de los aviones, el del crucero Tone, partió con media hora de retraso a causa de un desperfecto en la catapulta. Este episodio, aparentemente insignificante, debía decidir en realidad el destino de la batalla.

Bajo el fuego

Cinco minutos antes de las seis de la mañana del 4 de junio sonó la alarma en Midway. Mientras los hombres corrían a los cañones, los numerosos aviones comenzaron a decolar para no dejarse sorprender por la incursión japonesa. Los B-17 apuntaron sobre los buques mercantes, para otro bombardeo. Los caza se alejaron unos cincuenta kilómetros de la isla, esperando al enemigo. Los torpederos y los bombarderos de picada se dirigieron hacia los portaaviones. Entre los torpederos se hallaban los cuatro Marauder, equipados también éstos con un torpedo; eran aviones del ejército y los pilotos no tenían la mínima idea acerca de cómo se efectuaba un ataque de ese tipo.

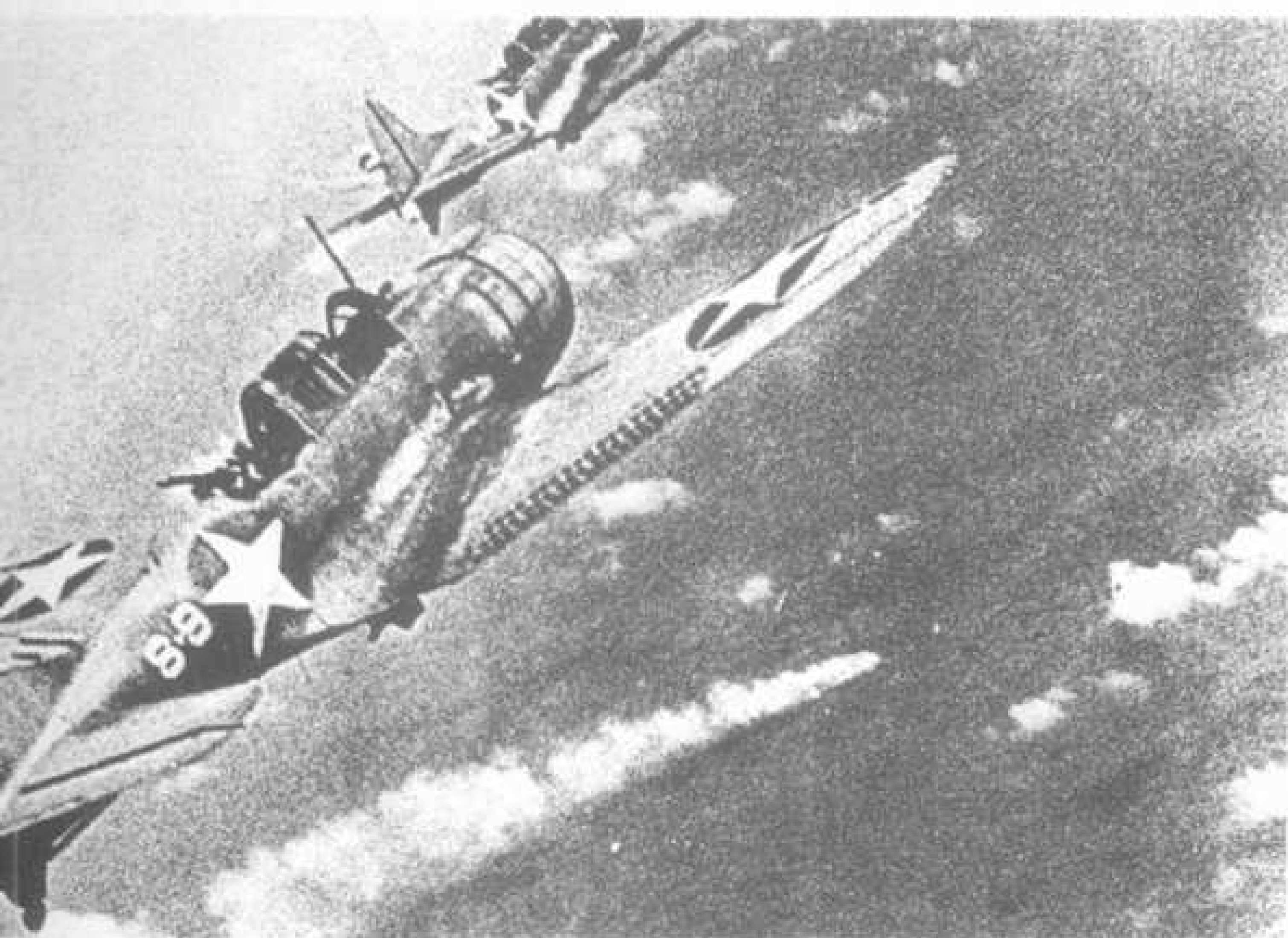
Los aviones japoneses bombardearon Midway con gran precisión, a pesar de la feroz oposición del grupo de caza de los Marines. Pero los Buffalo eran débiles contra los Zero y, en menos de media hora, el VMF-221 estaba prácticamente aniquilado. Sin embargo, el teniente de navío Tomonaga, que comandaba los aviones atacantes, advirtió que el principal objetivo del ataque, la destrucción de los aviones americanos, no había sido logrado. En la isla no había un solo avión en tierra. Entonces envió un mensaje a los portaaviones de Nagumo: "Es necesario un segundo ataque".

En ese ínterin, los portaaviones se hallaban bajo el ataque de los aviones torpederos. Primero los seis Grumman "Avenger", que llegaron a baja altura, seguidos por los Zero: los caza japoneses derribaron cinco de éstos. Luego fue el turno de los B-26; más ágiles de lo previsto y resistentes a los golpes, lograron lanzar los torpedos, pero sin resultado. Uno de los aviones, dañado, se lanzó contra el puente de mando del Akagi, fallando por un soplido.

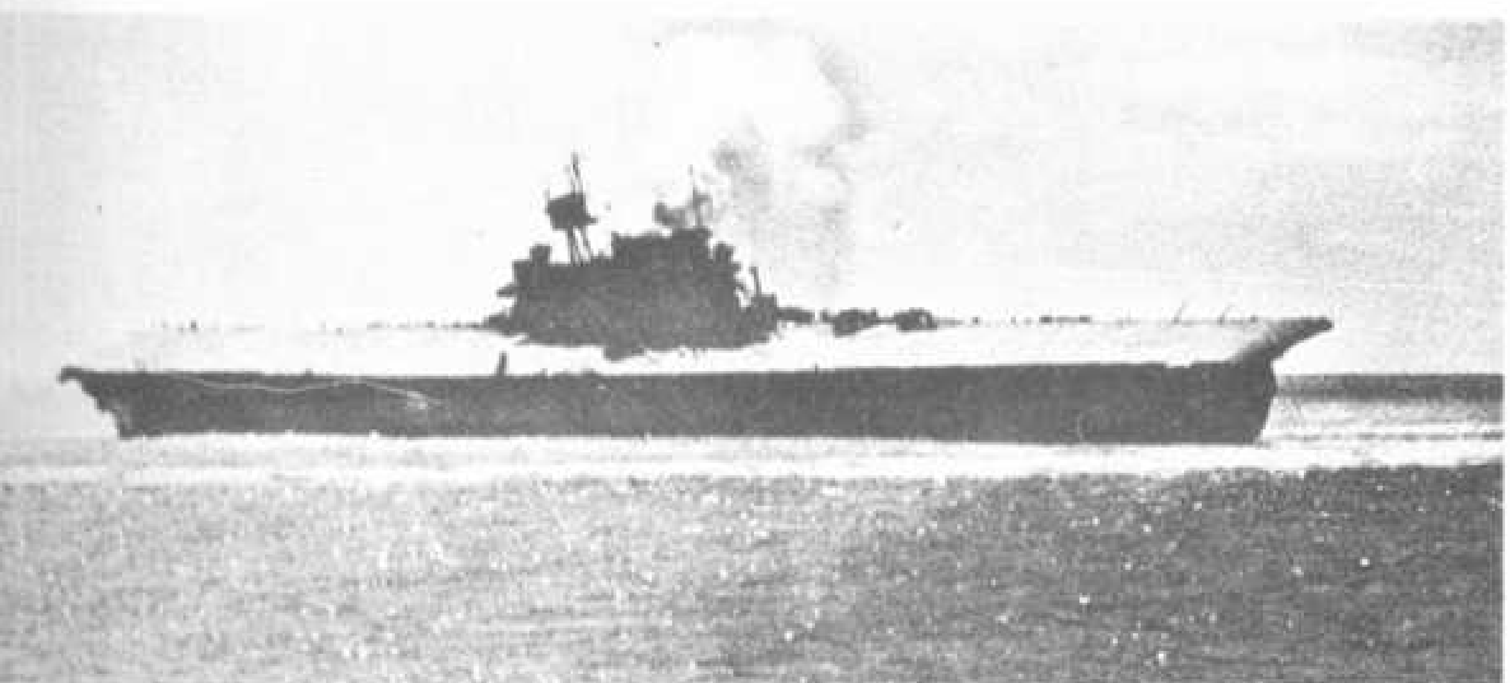
No habían cesado aún los dos ataques y Nagumo ya ordenaba que se sustituyeran los torpedos de los aviones preparados para atacar a las naves americanas. Al ser necesario un nuevo ataque a las Midway, era preciso hacerlo con bombas. Precisamente mientras se trabajaba en la sustitución, el avión de reconocimiento del crucero Tone avistó finalmente las naves americanas. Se ordenó dejar los torpedos en los aviones, mientras caía sobre los cuatro portaaviones japoneses la tercera oleada de los atacantes americanos. Eran los dieciséis Dauntless del mayor Henderson; sabiendo que sus pilotos estaban muy poco preparados para atacar en picada, Henderson los llevó al ataque en vuelo planeado. El Hiryu desapareció entre las explosiones por un instante interminable, luego reapareció indemne. Los Dauntless habían errado el blanco. Henderson había sido uno de los primeros que cayeron en llamas.

Mientras tanto, maduraban dos sucesos: primero, el avión de reconocimiento del Tone informaba que las unidades americanas carecían de portaaviones. Por lo tanto, se podía continuar preparando los bombarderos para la segunda incursión en Midway. El otro suceso: los B-17 de la isla estaban desenganchando las bombas sobre los japoneses. El Soryu y el Hiryu fueron envueltos por las salpicaduras, pero una vez más reaparecieron sin daños; los B-17 se alejaron. La cuarta oleada americana había sido rechazada.











En orden descendente: aviones de ataque Douglas SBD "Dauntless" en acción sobre la flota japonesa en Midway (Archivo Coggi). El portaaviones Yorktown arde, alcanzado por los aviones japoneses (Archivo Coggi). Otra imagen del Yorktown que, atacado también por un submarino, se hundió el 7 de junio después de haber sido abandonado por la tripulación (Archivo Coggi). El crucero pesado japonés de la clase "Mogami" duramente atacado y dejado fuera de combate por el ataque de los aviones de la 16ª Task Force. La fotografía fue tomada por aviones del portaaviones Enterprise (Archivo Coggi)

Los portaaviones al ataque

La quinta oleada, la de los Vindicator, no obtuvo mejor resultado. Entre tanto, atacaban los aviones torpederos de los portaaviones Enterprise, Yorktown y Hornet. La primera oleada, la de los lentos Devastator provenientes del Hornet, fue destrozada por los caza y por la artillería antiaérea sin lograr que ningún torpedo diera en el blanco; la oleada siguiente no obtuvo mejor resultado. Nagumo estaba bastante satisfecho: los americanos habían demostrado una agresividad extraordinaria, pero sus naves habían logrado rechazar los siete asaltos sin sufrir ningún daño. Mientras los portaaviones se reunían en su formación en caja, los aviones provenientes de las Midway aterrizaban y eran febrilmente reabastecidos con torpedos para que pudieran ser lanzados contra los portaaviones americanos.

El almirante japonés estaba seguro de tener la victoria en sus manos. En cambio, en ese momento los portaaviones japoneses habían sido encuadrados por la primera oleada de bombarderos de picada americanos. Eran 37 aviones que habían levantado vuelo desde el Enterprise. Su comandante, McClusky, apuntó sobre el Kaga. Las bombas estallaron sobre el puente del portaaviones levantando llamas altísimas. Casi al mismo tiempo, otros Dauntless atacaban el Akagi. Mientras los caza japoneses atacaban desesperadamente a los bombarderos de picada americanos, llegaban diecisiete Dauntless del Yorktown, guiados por el comandante Leslie. Los aviones se arrojaron sobre el portaaviones Soryu, el cual inmediatamente estalló en llamas.

En ese momento, tres portaaviones japoneses se hallaban fuera de combate. Pero una oleada de bombarderos y aviones torpederos japoneses, que marchaban a la zaga de los aviones del Yorktown, atacó al portaaviones americano dañándolo gravemente. El almirante Spruance no vaciló: ordenó inmediatamente a los bombarderos del Enterprise que efectuaran un segundo ataque. Decolaron veinticinco y llegaron rápidamente sobre el Hiryu; en este portaaviones (era el único que seguía eficiente) estaban aterrizando todos los aviones que aún se hallaban en vuelo. Los Dauntless del Enterprise aparecieron en una larga fila mientras el sol se ponía y se abalanzaron sobre la nave centrándola en una rápida secuencia.

De este modo, la flota japonesa que debería conquistar Midway quedaba totalmente aniquilada. Los cuatro portaaviones en llamas se hundían uno tras otro. El Akagi, después de muchas vacilaciones, fue torpedeado por los mismos japoneses que en un primer momento habían intentado su recuperación. La orden fue dada por el mismo Yamamoto.

Más tarde un submarino japonés, el I-168, obtuvo la primera victoria nipona. Lanzó tres torpedos contra el Yorktown y un cazatorpedero que lo ayudaba. El cazatorpedero se hundió en cuatro minutos, el portaaviones al día siguiente.

Yamamoto, que se había mantenido muy alejado y, por lo tanto, imposibilitado para intervenir directamente, ordenó a las otras unidades de la escuadra de Nagumo que se enfrentaran con las naves de Spruance durante la noche, cuando los aviones no pudieran reaccionar, pero el almirante americano no cayó en la trampa y se mantuvo a una prudente distancia. Finalmente, los japoneses desistieron de su empresa, después de que los aviones americanos hundieron al crucero pesado Mikuma.

Midway marcó definitivamente el fin de las ilusiones japonesas. Las pérdidas habían sido muy graves: cuatro portaaviones, los 250 aviones que trasportaban los mismos, incluidos los pilotos, las tripulaciones y el personal especializado. La marina nipona jamás podría reconstruir su formidable escuadra de portaaviones.

En esos mismos días, una fuerza naval japonesa desembarcaba en las Aleutianas, ocupando las islas de Attu y Kiska. Los japoneses presentaron la conquista de las islas como un gran acontecimiento bélico y, el 10 de junio, anunciaron grandes festejos en todo Japón; los veteranos y heridos de Midway fueron aislados para que no pudieran hablar con los ignorantes compatriotas. Los jefes militares sabían que después del encuentro de las Midway ya no habría esperanzas para Japón.

En efecto, toda la operación había sido mal concebida y mal conducida. No se había definido con precisión si la misión principal de Nagumo era el ataque a Midway o la destrucción de la escuadra naval americana. La ficción de las Aleutianas sólo había servido para dispersar parte de las fuerzas japonesas, sin obtener ningún resultado apreciable. Las diversas escuadras niponas habían actuado muy separadas y, en consecuencia, sin poder apoyarse recíprocamente.

Un hidroavión alemán bimotor Heinkel He. 115 (derecha) durante pruebas operativas para el lanzamiento del torpedo que era ubicado en la parte ventral del fuselaje (Archivo Apostolo).
Abajo: en el extremo norte de Noruega, en un aeropuerto de la Luftwaffe, la tripulación llega con esquíes hasta un avión de reconocimiento Do. 17 P (Bundesarchiv, Koblenz).
Abajo izquierda: un bombardero británico Blenheim sobrevuela los restos de una nave alemana recién atacada y a punto de hundirse en el Mar del Norte (Archivo Apostolo)





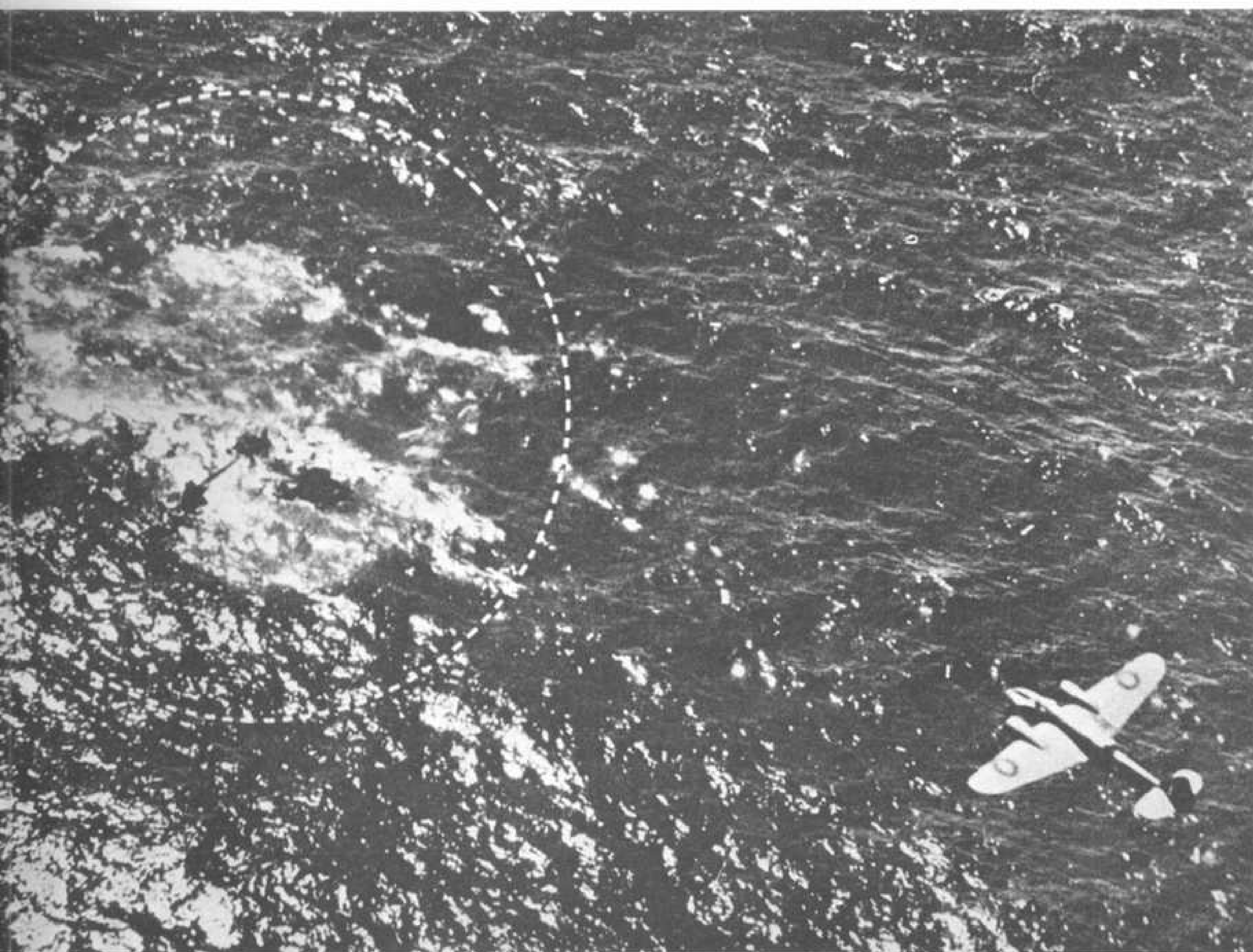
LOS CONVOYES ÁRTICOS

Desde el momento en que Hitler había atacado a la Unión Soviética y ésta había tenido entonces que combatir del mismo lado de Gran Bretaña, los ingleses habían previsto un vasto programa de provisiones de armas y materiales para sus nuevos aliados. "Era el único modo" afirmó Churchill "de que los ingleses y americanos pudiesen acudir en ayuda de los soviéticos".

Los convoyes seguían una ruta que pasaba muy al norte, entre los paralelos 70 y 80: las naves zarpaban generalmente desde los puertos de Islandia (si los materiales provenían de los Estados Unidos) y, con la escolta de unidades de guerra británicas, subían hacia el norte. Luego se desviaban hacia el sur antes de llegar a la isla de Novaja Zemlia y terminaban su viaje de ida haciendo escala en los puertos de Arcángel y Murmansk. Se trataba de trasportes de mucha importancia y estas cifras lo demostraron: de las 17500000 toneladas de materiales que Rusia recibió en total de los aliados durante la guerra, el veinticinco por ciento fue trasportado a destino por 37 convoyes con 775 buques mercantes. Sólo en 1941, los rusos recibieron por vía marítima 2373 vehículos, 481 tanques y 705 aviones, más 87000 toneladas de municiones y materiales varios y casi 25000 toneladas de nafta.

Un buque mercante de desplazamiento medio, estimado en 6000 toneladas, podía trasportar el equivalente a 300 vagones de ferrocarril, o bien: 60 vehículos acorazados y blindados, unos cien cañones, 2500 toneladas de municiones, 1000 toneladas de provisiones varias y repuestos. Se puede comprender fácilmente la importancia que los rusos le atribuían a estos convoyes, como lo demuestra la cantidad de cartas que Stalin escribía personalmente a Churchill para solicitar su envío.

Los alemanes, en un principio, no le dieron mucha importancia a los convoyes árticos; su ofensiva en Rusia se llevaba a cabo velozmente y estaban convencidos de que la caída del dispositivo militar soviético se produciría en poco tiempo. Pero en el invierno de 1941/1942, cuando comenzaron las primeras dificultades serias, le dedicaron una mayor atención a las provisiones que les permitían a sus enemigos una posterior resistencia. De este modo comenzaron encarnizadas batallas aeronavales en el Mar Ártico.

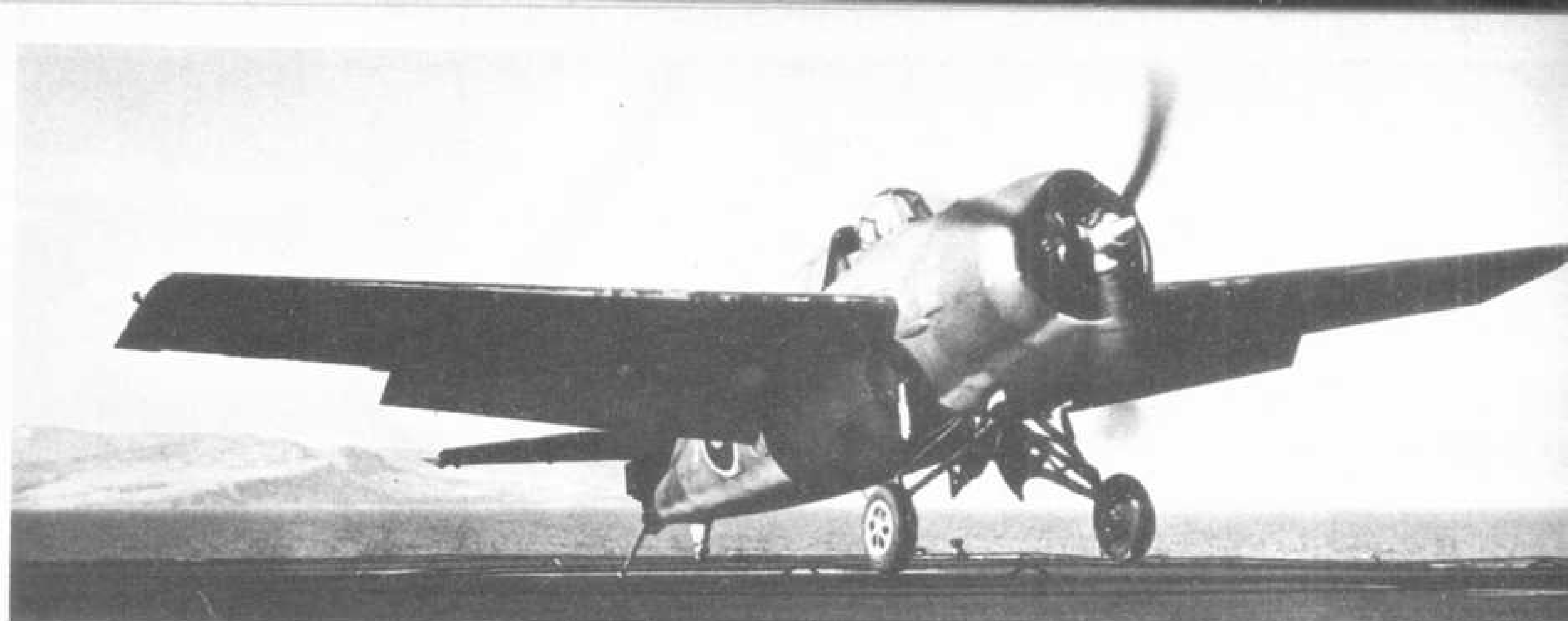


La Luftwaffe ataca a los convoyes

La tarea de individualizar a los convoyes árticos se confió a los pocos hidroaviones de la aviación de marina alemana y a las unidades de la Luftwaffe con asiento en Noruega septentrional. Aquí se hallaban concentrados, precisamente para la acción contra los convoyes árticos: un ala entera de bombardeo equipada con Ju.88; dos grupos de aviones torpederos He.111; un grupo de bombarderos de picada Ju.87; dos grupos de aviación costera, uno con hidroaviones He.115, bimotores con flotadores y el otro con hidroaviones con casco central trimotores BV-138; un grupo de cuatrimotores de bombardeo Focke Wulf 200; dos escuadrillas de Ju.88 de reconocimiento; una escuadrilla para observación meteorológica y dos grupos de caza, dotados de monomotores Bf.109.

Para los ataques a las naves tenían una especial importancia los dos grupos de He.111, que constituían las primeras unidades de aviones torpederos de la Luftwaffe. Provenían de Italia, donde se habían adiestrado en la escuela de Gro-







Un Ju.88 (arriba, a la izquierda) regresa a la base en Noruega. Soldados alemanes provistos de esquíes observan el aterrizaje del avión (Archivo Bignozzi). Aquí arriba: lanzamiento de un torpedo por parte de un Heinkel He.111. El bimotor alemán podía llevar dos torpedos suspendidos del fuselaje (Archivo Bignozzi).
A la derecha, en orden descendente: El decolaje, desde un portaaviones de escolta, de un Grumman F4F "Martlet" de la Royal Navy (Archivo Apostolo).
Grumman F4F "Wildcat" (según la denominación americana), pertenecientes a la U.S. Navy, decolan desde el puente de un portaaviones británico (Archivo Apostolo).
En las operaciones de protección a los convoyes aliados en el Mar del Norte, tuvieron un excelente empleo también los 48 ejemplares del PBY-6 "Catalina", suministrados por los Estados Unidos a la Unión Soviética (Archivo Bignozzi)

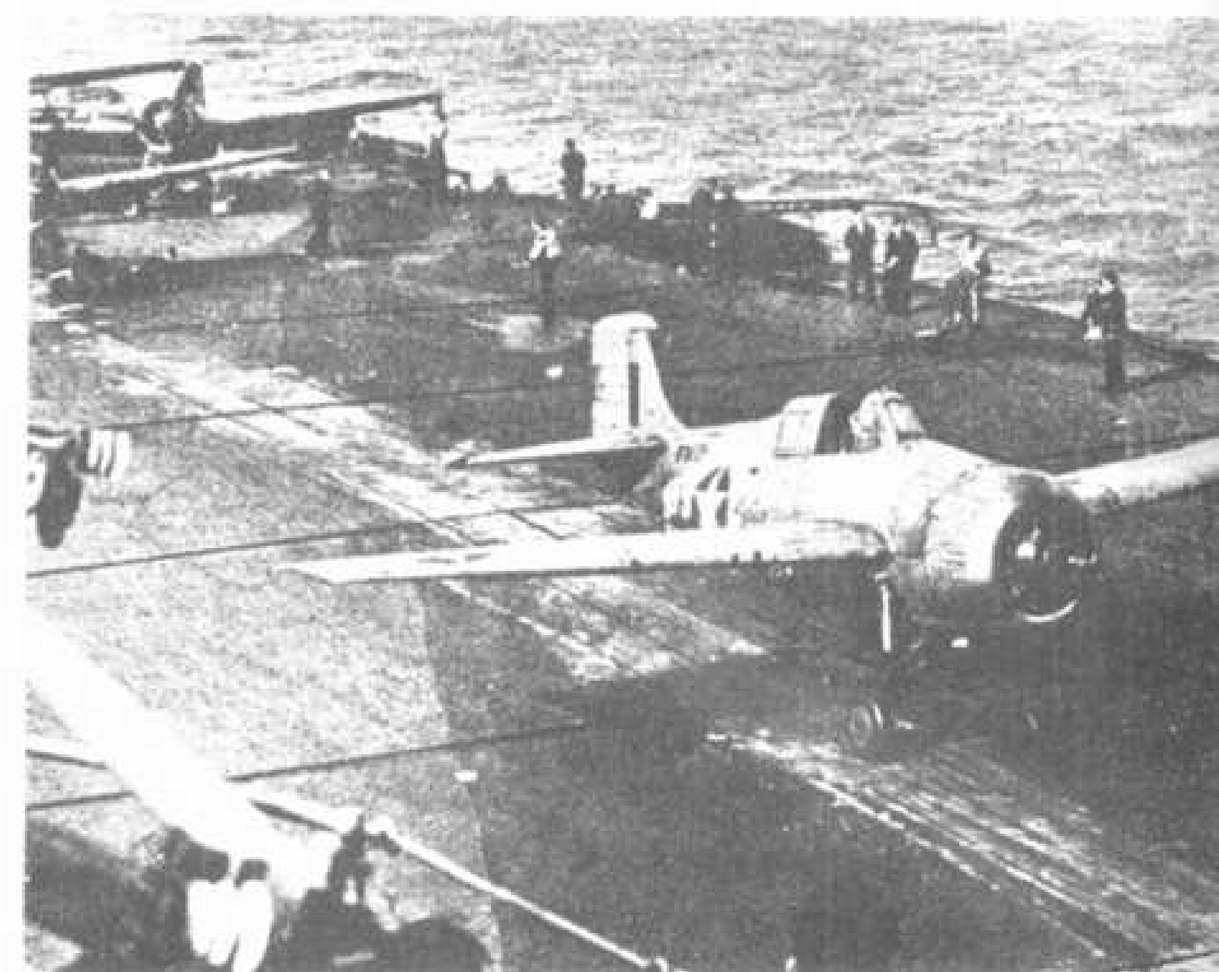
sseto y representaban el fruto de una larga prueba de fuerza entre Goering y Raeder por el control de los aviones torpederos. Raeder había logrado crear la especialidad, pero Goering había vencido al hacer que quedara bajo el control de la Luftwaffe. Sin embargo, la marina alemana no se había desarmado y equipó con torpedos hasta los He.115, que dependían de Raeder.

Desde las bases septentrionales de Noruega, los aviones de reconocimiento de la Luftwaffe lograban avanzar algunas veces hasta 900 km de la costa, llegando casi hasta el campo de hielo polar. Para evitar que los aviones alemanes los avistaran, los ingleses hacían que sus convoyes navegaran muy al norte, precisamente a lo largo del campo de hielo flotante. En un determinado lugar éstos debían cambiar necesariamente su ruta para llegar a los puertos de destino: entre éstos, se prefería el de Arcángel antes que el de Murmansk, porque se hallaba fuera del radio de acción de la Luftwaffe. A los aviones, que constituían de todos modos la mayor amenaza para los convoyes árticos, la marina alemana agregaba como elemento disuasivo para los aliados las unidades de superficie que se hallaban en los puertos noruegos y que comprendían el acorazado Tirpitz, los cruceros acorazados Scharnhorst y Gneisenau y el crucero pesado Prinz Eugen, así como mayor cantidad de submarinos, que podían ser concentrados rápidamente a lo largo de la ruta de los mismos convoyes. Pero, como ya se ha dicho, los alemanes dejaron desde un principio que las naves pasaran tranquilamente.

El fin del PQ 17

Las primeras batallas contra los convoyes árticos comenzaron en marzo de 1942. El convoy PQ 12 había zarpado de Islandia el primero de ese mes y estaba escoltado por muchas naves de guerra británicas, entre ellas el acorazado King George V, modernísimo y considerado uno de los más poderosos existentes en ese momento, y el portaaviones Victorious. Los alemanes hicieron intervenir al Tirpitz (el Gneisenau había sido dañado gravemente por un bombardeo aéreo británico en el astillero de Kiel algunos días antes, el 27 de febrero). El crucero Prinz Eugen, enviado para alcanzar al Tirpitz, fue torpedeado por un submarino inglés y debió regresar a Alemania. El mismo Tirpitz logró escapar a duras penas de un ataque de aviones torpederos del portaaviones Victorious y recibió la orden de cambiar su ruta. El convoy perdió solamente un buque mercante, torpedeado por un submarino y Goering se convenció de que correspondía a la Luftwaffe ocasionarle graves pérdidas a los aliados. Además, estaba muy sorprendido por lo que habían hecho los aviones japoneses en el Pacífico y deseaba firmemente que también la aviación alemana obtuviese resultados igualmente positivos.

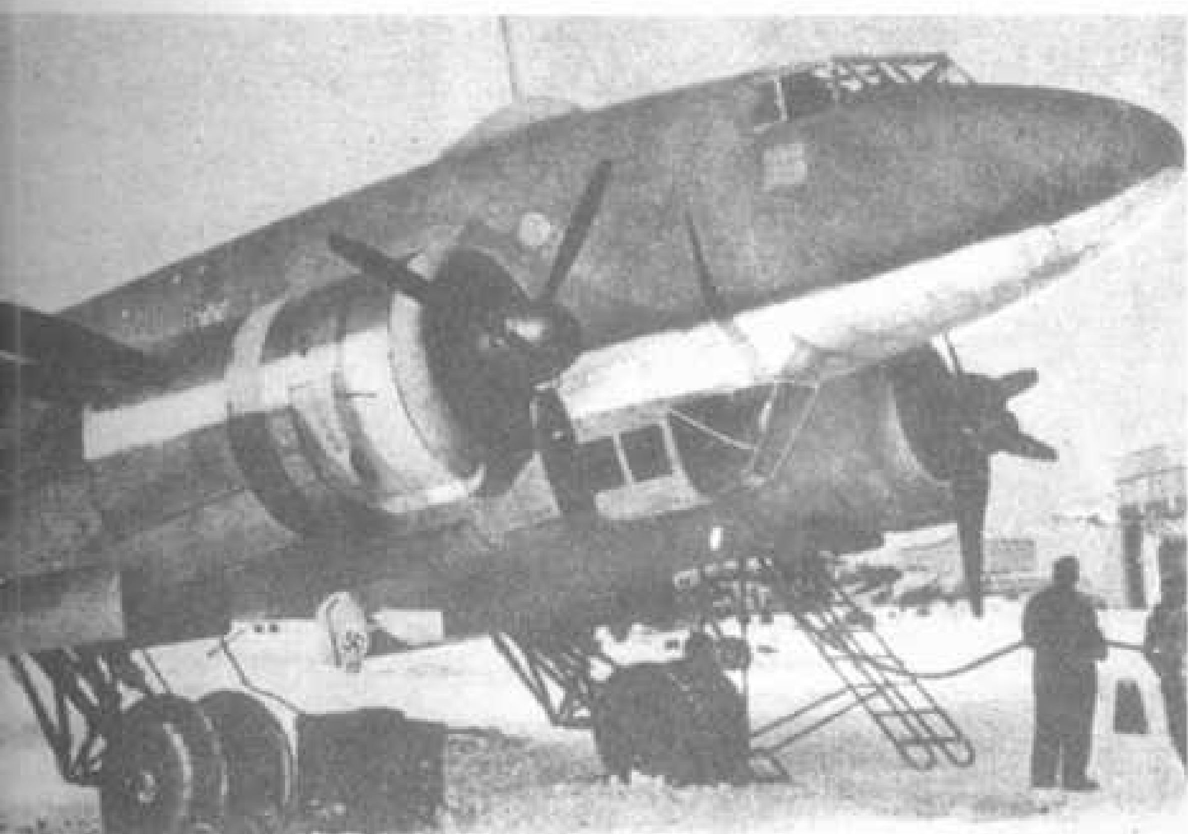
Los primeros ataques aéreos violentos se produjeron a fines de marzo contra el convoy PQ 13: los Ju.88 de la 30ª Ala, a pesar de las adversas condiciones meteorológicas, hundieron en aquella ocasión dos buques mercantes. El siguiente PQ 14 fue rechazado y regresó a Islandia debido a un temporal. El PQ 15, entre fines de abril y principios de mayo de 1942, fue atacado por los He.111,







Reabastecimiento a un hidroavión (derecha) torpedero He.115 B-1 perteneciente al 2º Gruppe del 506º Küstenfliegestaffel (Bundesarchiv, Koblenz). Abajo, a la izquierda: los Focke Wulf 200 C-1 "Cóndor" operaron durante mucho tiempo, inclusive desde las costas de Noruega, contra el tráfico naval aliado. Abajo, a la derecha: nada menos que 4924 P-39 fueron suministrados a Rusia y de éstos 4758 llegaron a destino, tanto por vía aérea como mediante nave. Aquí, una formación de P-39Q de la última versión, con hélice cuatripala e insignias rusas. Más abajo: una visión de las condiciones ambientales en las cuales operaban los convoyes aliados en el Atlántico septentrional. El portaaviones de escolta británico Fencer parcialmente oculto por una gigantesca ola (Crown Copyright)





provisto cada uno de dos torpedos que hundieron tres buques mercantes. Los rusos, previendo la reanudación de la ofensiva alemana, solicitaban cada vez mayores cantidades de materiales y habían sugerido aumentar el número de naves por convoy y, así, a fines de mayo el PQ 16 zarpó con nada menos que 35 buques mercantes.

El 27 de mayo, el PQ 16 fue atacado por más de cien bombarderos y aviones torpederos alemanes, perdiendo siete naves.

El 27 de junio, parte para Rusia el convoy más importante jamás formado: es el PQ 17, compuesto por 36 buques mercantes, escoltados por unos veinte buques de guerra que comprenden inclusive el portaaviones Victorious. El convoy es avistado inmediatamente por los aviones alemanes y, mientras la Luftwaffe y la marina germana reúnen sus propias fuerzas, un equivocado intercambio de informaciones lleva a los ingleses a impartir la orden de dispersar el convoy. Los Ju.88 y los He.111 se abalanzan sobre las naves ya indefensas en una serie de ataques que duran casi una semana. En total, la Luftwaffe hunde ocho buques mercantes y daña gravemente otros siete, que luego son ultimados por los submarinos. Éstos, a su vez, torpedean otras nueve unidades y sólo once buques mercantes, de los 36 que habían partido, logran llegar a los puertos soviéticos.

A pesar del desastre sufrido, en gran parte debido a los errores del almirantazgo británico que, en esta ocasión se comportó muy por debajo de su fama, los ingleses intentan nuevamente hacer pasar otro convoy. En setiembre parte el PQ 18: 39 buques mercantes y más de 50 buques de guerra y auxiliares. La protección aérea está asegurada por el portaaviones Avenger, una unidad auxiliar fabricada en los Estados Unidos mediante la trasformación de un buque mercante de poco más de diez mil toneladas. Además, dos de las naves auxiliares del convoy están provistas de catapulta para el lanzamiento de Hurricane. El combate es muy duro. Oleadas tras oleadas de aviones alemanes se suceden en una despiadada serie de ataques. Inclusive los lentos hidroaviones He.115 efectúan dos vuelos lanzando torpedos, mientras que en un solo ataque 55 He.111 desenganchan una salva de nada menos que 110 torpedos, hundiendo ocho buques mercantes en una sola vez. Los caza del portaaviones Avenger y los Hurricane catapultados desde los buques mercantes, diez aviones en total, logran limitar las pérdidas, pero tres Hurricane son derribados por la misma artillería antiaérea del convoy. El resultado final es el siguiente: los ingleses perdieron 17 buques mercantes, un cazatorpedero, un dragaminas y un petrolero, más cuatro caza y un hidroavión catapultado desde un crucero. Los alemanes perdieron tres submarinos y 41 aviones y, a pesar de que siempre habían pagado un alto precio por sus éxitos, la impresión suscitada en los aliados por las graves pérdidas de los convoyes PQ 17 y PQ 18 fue tan fuerte que por algunos meses ningún buque mercante zarpó rumbo al Ártico.

Doce mil caza nuevos para la aviación soviética

Con los convoyes nórdicos, o mediante viajes en etapas desde el Golfo Pérsico a los campos del Cáucaso y de Rusia meridional, en 1942 los aliados les hicieron llegar a los soviéticos nada menos que 2000 monoplanos de caza de los tipos Hurricane P-40 y P-39.

A los rusos les resultó útil, sobre todo, el caza americano Bell P-39 "Airacobra". Armado con un cañón de 20 ó 37 mm en la trompa, sumado a las ametralladoras alares y del fuselaje, este avión no había encontrado la aceptación de los pilotos aliados en el combate de avión contra avión a causa de la escasa maniobrabilidad y de las insatisfactorias performances de altura. Con una buena plataforma de tiro y extremadamente resistente, el Airacobra demostró ser muy valioso para el empleo que le dieron los regimientos rusos, en la caza a baja altura contra los camiones y los medios mecanizados alemanes.

En los años siguientes, también su derivado P-63 "Kingcobra" sería fabricado en serie y casi exclusivamente utilizado por la aviación del Ejército Rojo. Los caza aliados, aunque en cantidad claramente inferior a lo que estaban produciendo en ese ínterin las fábricas soviéticas, llegaron a la línea en el momento en que se los necesitaba, cuando los rusos intentaron reunirse en el aire para detener, de algún modo, el





Aviadores germanos (izquierda) observan los restos de un Il-2 obligado a efectuar un desastroso aterrizaje forzoso (Bundesarchiv, Koblenz).
Abajo: formación de caza monomotores soviéticos del tipo MiG-3 (Archivo Apostolo).
Más abajo: un caza LaGG-3 capturado por las tropas rumanas y expuesto al público en una ciudad de la retaguardia (Archivo Bignozzi)



siempre fuerte empuje ofensivo de la Wehrmacht.

Uno de los elementos que favorecieron el éxito de la resistencia soviética y aseguraron al Ejército Rojo la definitiva capacidad de victoria fue el coordinado y oportuno traslado a Oriente de la gran mayoría de los equipos industriales. Mientras la ofensiva germana escalaba posiciones en mayor medida, entre julio y noviembre de 1941, se trasladaron al Este nada menos que 1523 complejos industriales que fueron distribuidos en la región del Volga, en Siberia occidental y oriental, en Kazakistán, en Asia central y —alrededor de la mitad— en los Urales. En total, en el verano y el otoño de 1941, solamente el ferrocarril trasportó más de un millón y medio de vagones de herramientas e instalaciones industriales.

El traslado comportó muchas dificultades. En efecto, con los equipos sólo había sido posible trasladar el 30/40 por ciento del personal y se notaba la falta de muchos técnicos especializados. La instalación de las maquinarias en las zonas escogidas no podía ser muy rápida. Los mismos obreros de las fábricas, además de estar obligados a duros turnos de trabajo —12-14 horas diarias— eran empleados en los momentos ''de descanso'' en las estaciones para el desembarco de los materiales. Se debieron realizar milagros de improvisación para asegurarle a una cantidad tan grande de industrias, la alimentación de energía, agua y materias primas. En Novosibirsk se creó el establecimiento aeronáutico más grande de la Unión, trabajando las veinticuatro horas del día. Aún no se habían terminado las paredes y tampoco se hablaba de colocar el techo, cuando el taller produjo el primer caza MiG. Era el 10 de diciembre de 1941 y habían pasado sólo 14 días desde la llegada del último convoy que había concluido el traslado de la vieja a la nueva sede de la gran fábrica aeronáutica. Es sorprendente comprobar que, a fines de diciembre, el mismo complejo había terminado 30 MiG y tres Il.2.

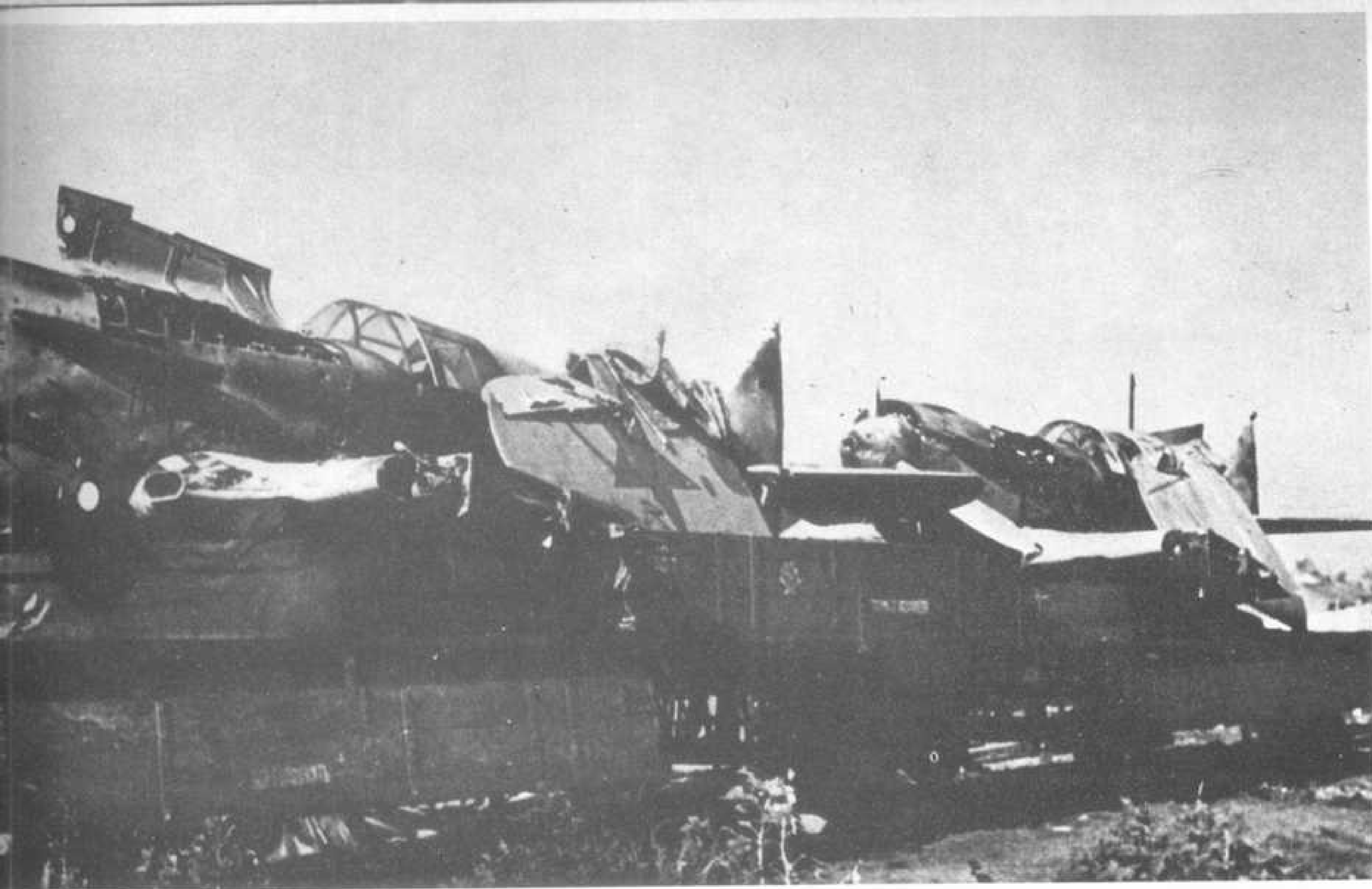
La producción de aviones más que duplicada

En la segunda mitad de 1941, el ritmo de producción de aviones en la Unión Soviética se había más que duplicado. Para algunos tipos, considerados de primordial importancia, el ritmo de producción conoció porcentajes de aumento aun mayores. Por ejemplo, mientras que en el primer semestre de 1941 se habían fabricado 249 aviones de ataque Il.2, en el semestre siguiente los Il.2 fabricados ascendieron a 1293.

Sólo en 1941 se fabricaron 1867 ejemplares del excelente bombardero Pe.2, pero en el segundo semestre la cifra de aviones fabricados fue tres veces más alta que la de los aviones fabricados en los primeros seis meses de ese año.

Así como con los aviones, lo mismo sucedía con los tanques y los cañones. El Estado Mayor alemán en 1942 comunicó a Hitler que la producción mensual de tanques en la Unión Soviética había alcanzado y superado las 600 unidades. Hitler no creía en tales números enormes y, cuando sus oficiales insistieron en la veracidad del informe, exasperado gritó: ''¡Si lo hubiese sabido antes, jamás habría comenzado las operaciones contra Rusia!''





Aviones de caza del tipo LaGG-3 (izquierda) sobre un tren destruido por los ataques de la aviación germana (Archivo Catalanotto). Abajo: fue notable en el sector oriental la importancia asumida por las aviaciones de trasporte. He aquí uno de los grandes hexamotores Me.323 "Gigant" en un campo alemán en Ucrania; en el fondo se observa otro avión del mismo tipo; en un costado un trimotor italiano S.82 (Bundesarchiv, Koblenz)

En 1942, solamente la producción de monomotores de caza en la Unión Soviética llegó a la cifra de 10000 ejemplares. Habían entrado en línea nuevos modelos y, en efecto, al LaGG 3 le seguían el La.5 con motor en estrella y el Yak.9 con motor en línea. Las características de estos caza les permitían poder medirse con iguales armas con las versiones del Bf.109, entonces en línea en la Luftwaffe. La aviación de caza tenía mucha importancia en la táctica aérea soviética, dado que servía tanto para garantizarle a sus unidades terrestres un cielo "limpio" de aviones enemigos, como para obligar a las unidades enemigas a comprometerse a fondo en agotadoras acciones tácticas.

Los mismos caza, muy pronto provistos de cañones de un calibre elevado de 20, 23 y 37 mm, fueron empleados entre otras cosas en largas cadenas que efectuaban ataques mortíferos contra las formaciones mecanizadas del enemigo.

Guerra de trasportes

La campaña aérea de Rusia fue, en gran parte, una guerra de trasportes. Después de Demiansk y Cholm, los ejemplos de reabastecimientos aéreos vitales para tropas cercadas o unidades en avance se multiplicaron. Los mismos rusos efectuaron con mucha frecuencia el traslado rápido de grandes unidades aerotrasportadas de un lugar a otro del frente. En ese caso, se valieron de los diez cuerpos de tropas paracaidistas aerotrasportadas, los cuales jamás fueron empleados en una acción vertical en sentido estratégico, sino que con su gran movilidad intervinieron muchas veces para corregir situaciones como unidad de refuerzo que, en el frente sostenido por las unidades terrestres, estaban volviéndose peligrosas. Los rusos utilizaron con frecuencia unidades de paracaidistas, pero jamás superiores en cantidad al regimiento, para reforzar entrantes aisladas en la línea y, sobre todo, para apoyar a las grandes unidades partisanas que efectuaban sabotajes a espaldas de la línea enemiga.

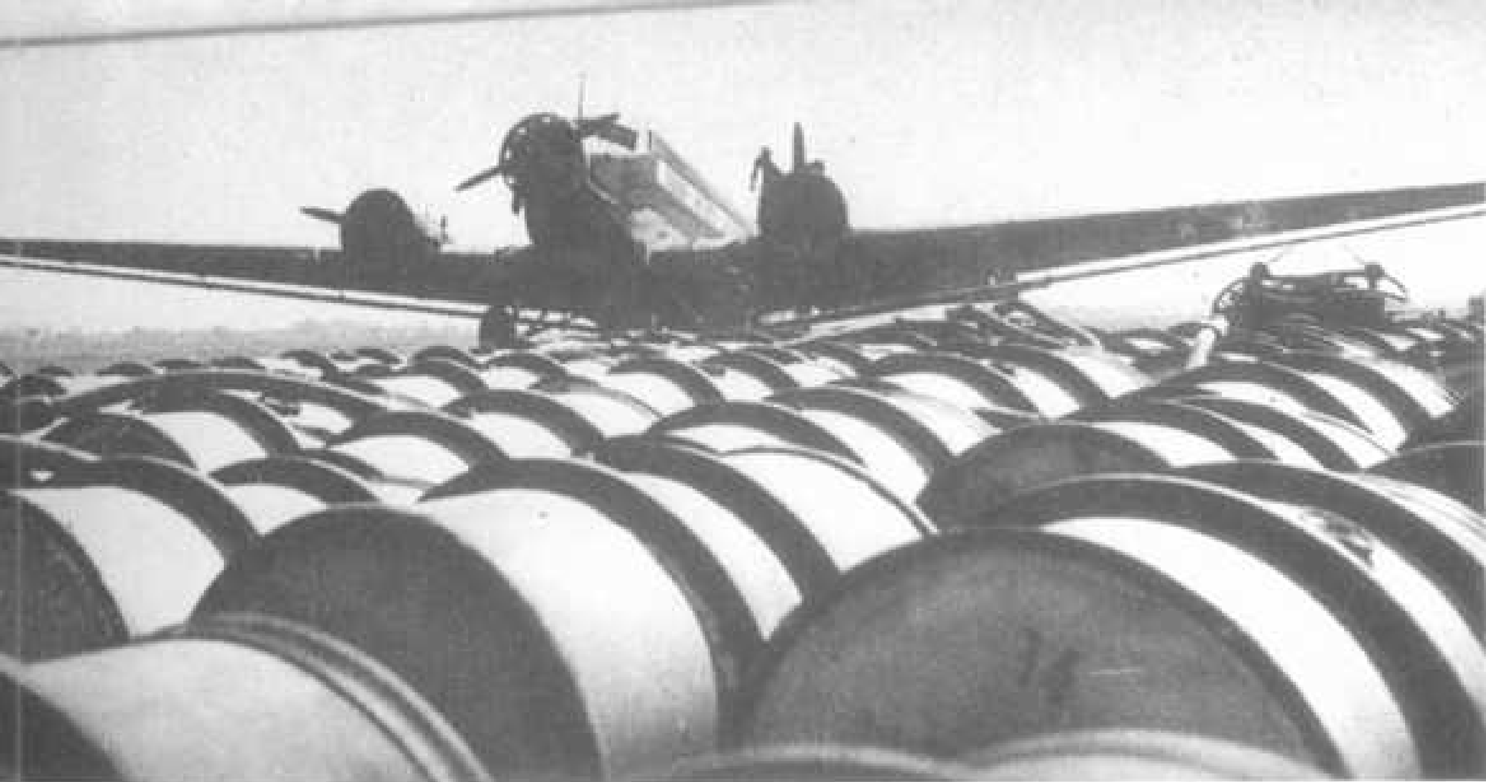
En este tipo de guerra aérea logística el Ejército Rojo, disponiendo de grandes cantidades de caza, hacía problemática la realización de las delicadas y complejas acciones de trasporte aéreo por parte de los alemanes. La Luftwaffe, que denotaba claramente el peso de años de desgaste en todos los frentes, había visto reducidas sus unidades de caza y ahora se veían obligadas a hacer frente a la amenaza aliada en el área del Mediterráneo y a proteger con unidades cada vez más importantes los cielos patrios, violados en ese momento no sólo por el Bomber Command inglés, sino también por las nuevas unidades de bombardeo que la USAAF estaba trasladando a Gran Bretaña y Medio Oriente.

De este modo, mientras que los MiG, los LaGG y los Yak estaban en condiciones de oponerse con éxito al ir y venir de los trasportes enemigos, los escasos Bf.109 alemanes y los de sus aliados, flanqueados por pocas decenas de caza aliados I.A.R. 80 rumanos y Macchi italianos, no eran suficientes para impedir la imponente actividad de la gran armada aérea logística puesta en el campo por los soviéticos, a pesar de que en el verano de 1942 entraría en línea también en el frente ruso el nuevo caza germano Focke Wulf 190 que, con el peso de su superioridad técnica, sería un temible enemigo para los caza rusos.



La nueva ofensiva alemana

Las noticias de la formidable reanudación industrial soviética modificaron ampliamente los planes previstos por el Oberkommando para la ofensiva que la Wehrmacht desencadenaría a comienzos





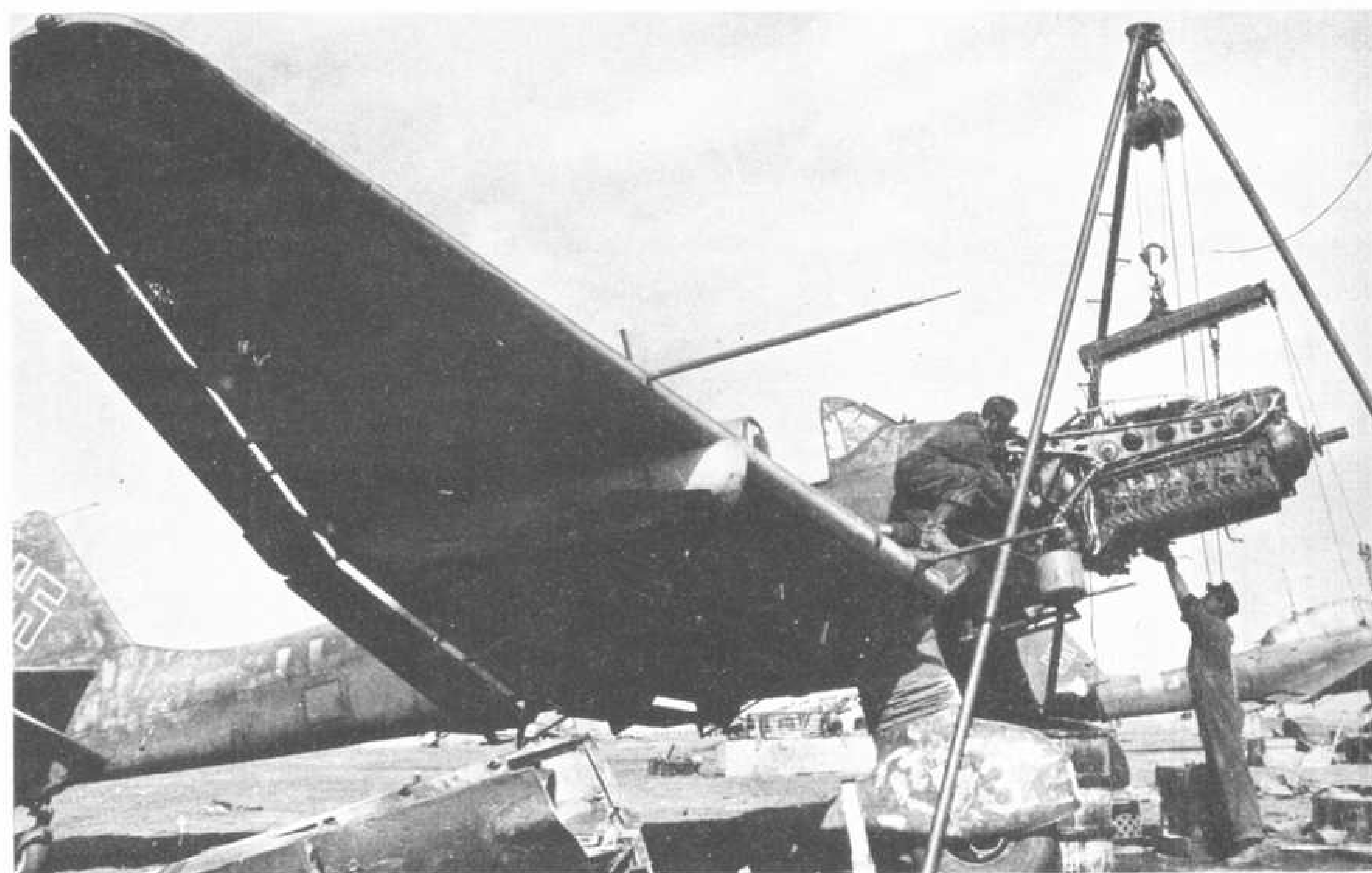
Un Ju.52 (izquierda, arriba) destinado al reabastecimiento de combustibles para permitirles a las columnas acorazadas alemanas rapidez en las operaciones (Archivo Bignozzi). Izquierda, abajo: uno de los caza con motor en estrella I.A.R. 80 de los cuales la aviación rumana empleó una cierta cantidad junto con los caza aliados en el frente soviético. Izquierda, más abajo: el TB-7 fue utilizado también para el trasporte y el lanzamiento de paracaidistas. Aquí, el avión está aterrizando en un aeropuerto londinense durante el primer viaje del ministro Molotov junto a los aliados. Abajo, a la derecha: en las operaciones contra las posiciones soviéticas en Crimea se utilizaron aún ampliamente los Ju.87. Aquí observamos algunos de ellos en la versión "D" durante las labores de mantenimiento (Bundesarchiv, Koblenz)

del verano de 1942. Hitler personalmente se había propuesto algunos objetivos: partiendo desde el sector centro meridional del frente, introducir un ejército acorazado en el arco constituido por el Don y dirigirse luego hacia el Cáucaso. De este modo, se llegaría hasta las instalaciones de extracción y refinamiento de petróleo en el sector Cáucaso-Caspio, se apoderaría de enormes cantidades de trigo, se interrumpiría el vital flujo de petróleo hacia el resto de la Unión Soviética y se amenazaría el mismo camino aliado que desde Persia llevaba provisiones al Ejército Rojo. Un grupo de ejército debería dirigirse, al mismo tiempo, hacia el recodo del Volga, en Stalingrado, para defender el avance hacia el Cáucaso y cortarle el camino a los refuerzos soviéticos y para establecer las bases para ulteriores operaciones: el avance hacia los Urales y las vitales instalaciones industriales de esa región, y una gigantesca maniobra envolvente que, partiendo desde el sector Don-Volga, tomaría por sorpresa a los ejércitos soviéticos que obstruían el camino hacia Moscú.

El proyecto era demasiado ambicioso y, dadas las fuerzas de las cuales disponía la Wehrmacht, los consejeros militares convencieron a Hitler de que, al menos en 1942, Alemania no poseía los recursos para lograr los últimos dos objetivos. En consecuencia, la Wehrmacht planteó su plan operativo para la conquista del Cáucaso y la instalación en la ensenada del Volga.

La caída de Sebastopol y Crimea

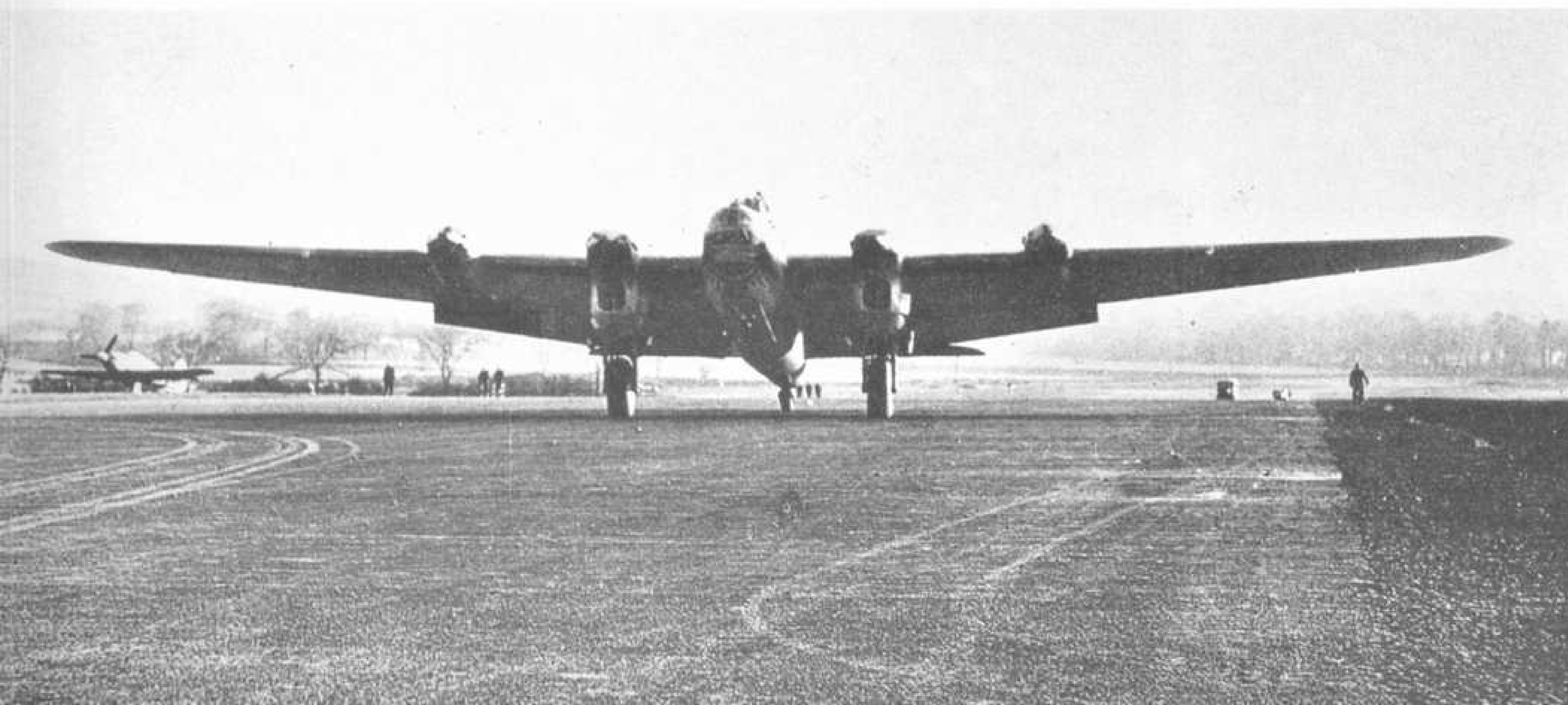
Para este conjunto de operaciones Goering, logró reunir tras un enorme esfuerzo, entre 1000 y 1500 aviones en el ala meridional del frente. Éstos constituían más de la mitad de toda la fuerza de la Luftwaffe en el frente ruso. Contra esta formación estaban por lo menos tres ejércitos aéreos soviéticos con una cantidad de aviones tres veces mayor. La Luftwaffe conservaba aún una increíble capacidad agresiva, una cierta superioridad cualitativa en materiales y hombres con un enorme caudal de experiencia. Sin embargo había perdido el arrojo y la concentración de los tiempos de las campañas contra Polonia y Francia. Las unidades habían sido reducidas, en su organización, algunas veces a la mitad y si se lograba reemplazar el enorme vacío de las pérdidas materiales, con una producción de aviones cada vez más cuan-



tiosa, se hacía cada vez más difícil el problema de la formación de nuevas tripulaciones.

Las unidades estaban obligadas a intervenir en los frentes más diversos de la comprometida estrategia germana. Especialmente grave era la situación de la caza, cuyas unidades con frecuencia fueron trasladadas de Rusia a Francia, de Francia al Mediterráneo y viceversa, agotando a las tripulaciones y las máquinas en los climas más diferentes y en las más variadas condiciones de empleo.

Debe destacarse que, simultáneamente a la ofensiva en el sur, el comando





Un avión de enlace Fieseler Fi.156 "Storch" (izquierda) con las insignias de la Cruz Roja, habiendo sido adaptado al trasporte de heridos (Archivo Apostolo). Abajo, izquierda: una pieza liviana antiaérea alemana en acción en el sector meridional del frente ruso (Bundesarchiv, Koblenz). Abajo, derecha: para el ataque a tierra se emplearon intensamente en el sector meridional del frente ruso los biplanos Henschel Hs.123. Aquí, algunos aviones de este tipo en vuelo en el cielo de la cabeza de puente en Kuban (Archivo Bignozzi)

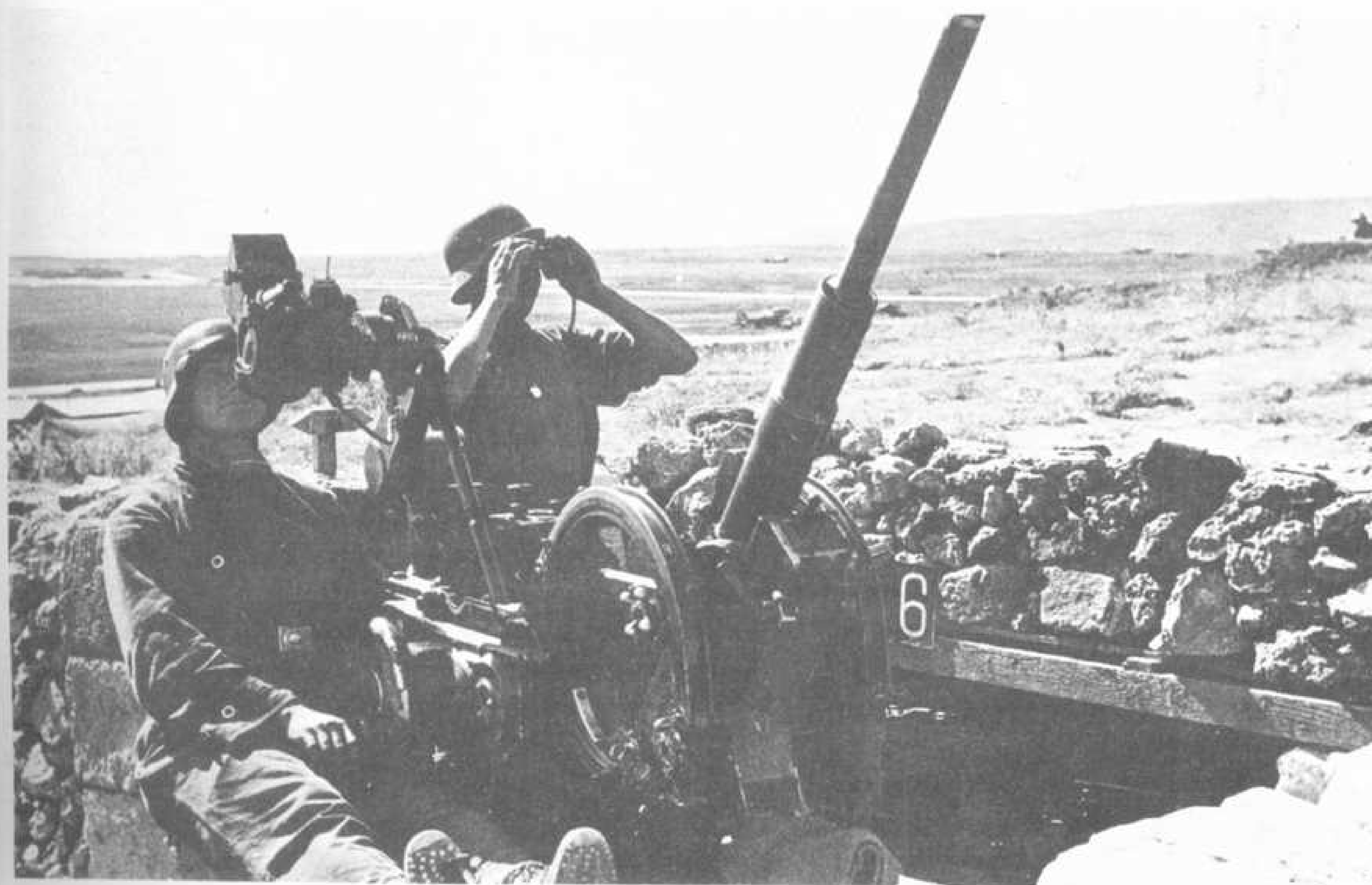
supremo alemán preveía una ofensiva en el sector de Leningrado, para ocupar finalmente esa ciudad y abrir un camino directo con Finlandia, obligada hasta entonces a un relativo aislamiento. Esto significaba que la Luftwaffe, en plena lucha, obligada a dispersar sus fuerzas, ni siquiera tendría la posibilidad de realizar reemplazos adecuados.

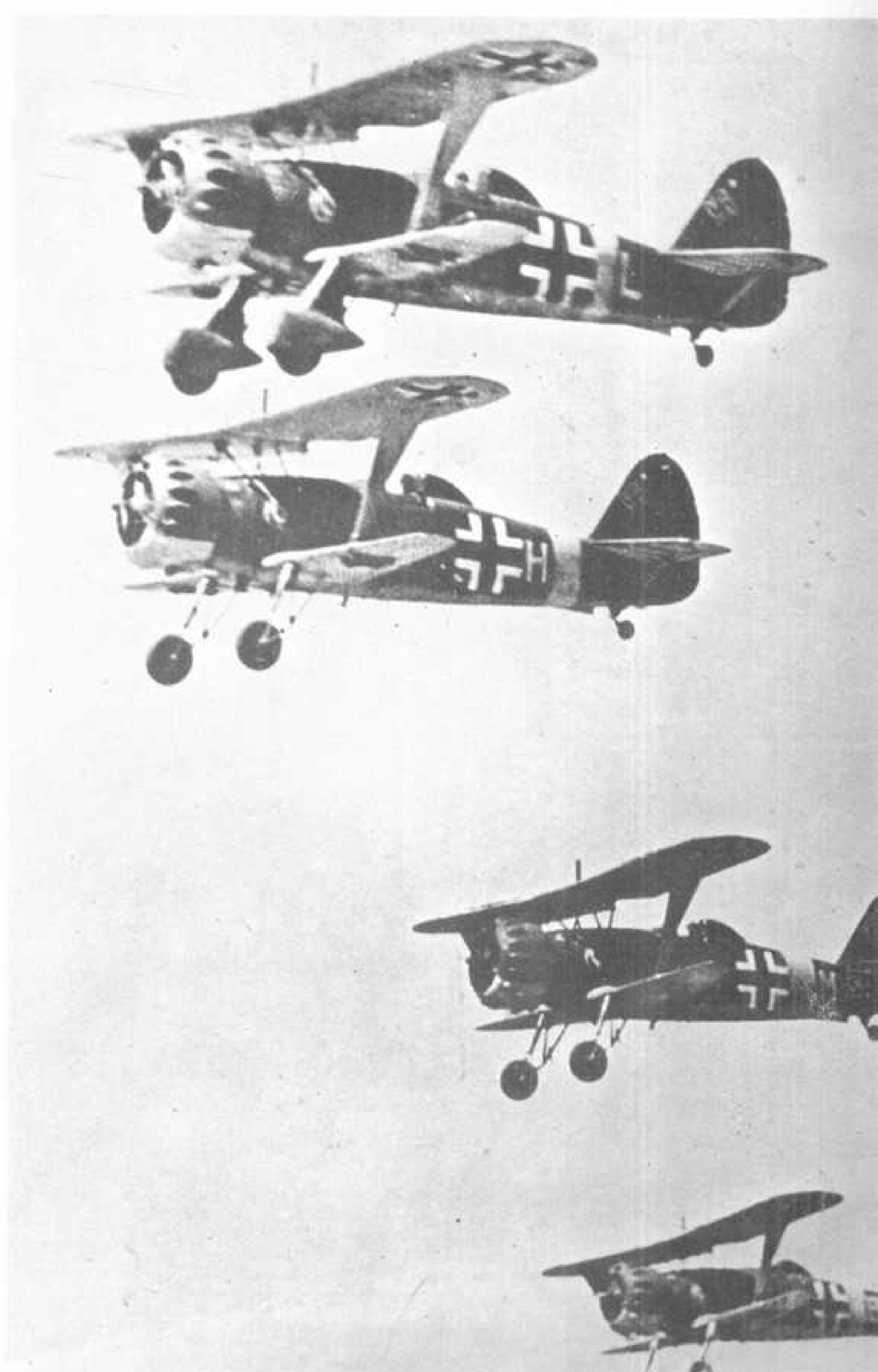
En la primavera de 1942 a pesar de que el habitual Fieseler "Storch" con un correo del Estado Mayor alemán, aterrizara por error en las cercanías del Donetz, siendo capturado con la tripulación, el valioso cargamento constituido por los documentos con los planos de la próxima ofensiva de la Wehrmacht, los soviéticos cometieron el error de formar lo mejor de sus fuerzas aéreas en el sector central del frente, seguros de que con el buen tiempo los alemanes intentarían otra vez el camino hacia Moscú.

En junio, los alemanes se aseguraron la solidez del ala meridional del frente, atacando al aislado y formidable baluarte de Sebastopol y limpiando la saliente de Kerč de todo resto de presencia soviética. En este sector operaron importantes fuerzas aéreas, que tuvieron un peso determinante en el éxito alemán que fue muy rápido. Sebastopol, después de una heroica resistencia, cayó con el ataque de los monstruosos morteros germanos, cuya potencia destructora estaba integrada por la acción de aproximadamente 400 aviones de la Luftwaffe, en su mayoría aviones de picada Ju.87 y Ju.88, que colocaron sobre las fortificaciones de la ciudad soviética miles y miles de toneladas de bombas de demolición.

El camino hacia el Cáucaso queda libre

El 10 de junio, los alemanes forzaron el Donetz. El siguiente 22 de julio, con una maniobra menos rápida que en las ofensivas del año anterior pero con igual arrojo, cruzaban el Don y se dirigían resueltamente hacia el Cáucaso. La caída de Rostov le abría a las armadas acorazadas alemanas el camino hacia el sur. El avance alemán, una vez en contacto con los primeros contrafuertes del sistema montañoso, sufrió sin embargo una visible disminución en su marcha y la distancia de las fuentes de reabastecimiento obligó a las tropas acorazadas a detener la marcha. Se esperaba que con la conquista de Crimea un rápido avance a lo largo de la costa del Mar Negro permitiría trasportar las provisiones necesarias por vía marítima: pero Tuapse se resistió y la presencia de una flota rusa aún poderosa en la misma Tuapse y en Batumi impidió la organización de fuertes convoyes. Se recurrió una vez más al trasporte por vía aérea de las latas de combustible de las cuales, sin embargo, jamás llegó una cantidad suficiente para que las divisiones de tanques alemanes adquirieran nuevamente la movilidad necesaria para el éxito final. Se llegó hasta el Elbruz, el pico más alto de la cadena y algunas unidades móviles tocaron esporádicamente las costas del Mar Caspio, pero la ofensiva alemana terminó estancándose presentando además un flanco, precisamente el que apuntaba hacia el Mar Caspio, totalmente a mer-



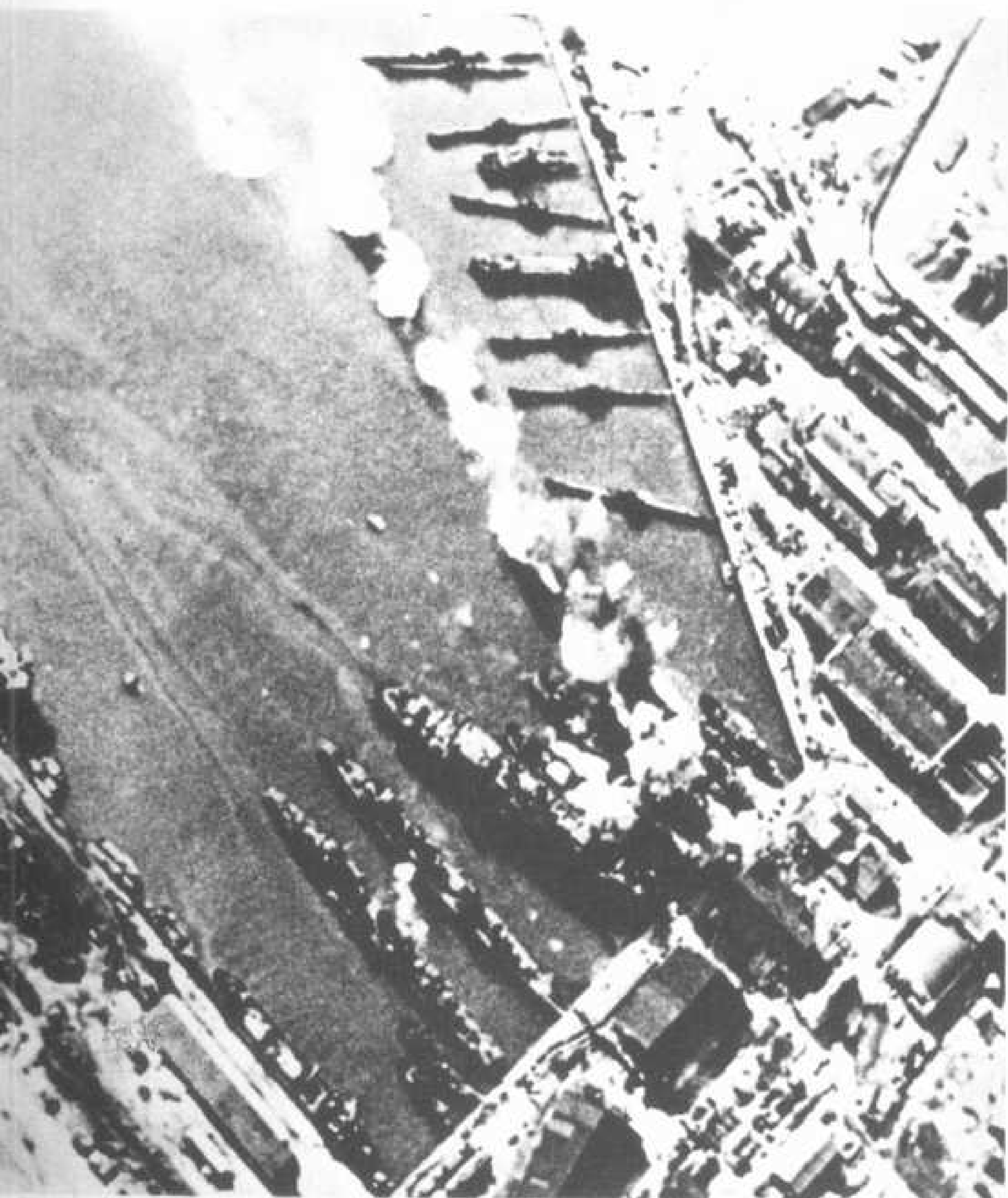




Las unidades aéreas croatas operaron en Rusia equipadas con bimotores Dornier Do.17 Z (izquierda). Abajo, a la izquierda: el puerto de Tuapse, en el Mar Negro, durante un ataque de la aviación alemana. Abajo, a la derecha: un aviador alemán delante de un Ju.88, en un aeropuerto de Rusia meridional

ced del enemigo. La gran cantidad de textos acerca de las grandes batallas son, con frecuencia, reticentes sobre los motivos de ciertos entorpecimientos de resistencia y, a pesar de que en este caso el bloqueo de la ofensiva sobre el Cáucaso se atribuye a factores eminentemente terrestres, en realidad la aviación rusa ejerció un peso enorme. He aquí lo que el historiador inglés Liddell Hart dice al respecto: "Un factor que jugó un papel importante en este fracaso alemán fue el traslado efectuado por los rusos, de muchos centenares de bombarderos (Il.2 y Pe.2 - N.d.R.) a los campos de aviación situados en las cercanías de Groznij. Su imprevista aparición fue tanto más eficaz en cuanto casi todas las unidades antiaéreas y también las fuerzas aéreas habían sido enviadas, entre tanto, al frente de Stalingrado. De este modo, los bombarderos rusos pudieron actuar tranquilamente, molestando con continuos ataques al ejército de Kleist e incendiando amplias extensiones del monte a través del cual éste estaba tratando en vano de abrirse paso".

Agréguese luego que la superioridad soviética en materia de aviación impidió literalmente que se pudiese llevar a cabo la acción de desembarco aéreo para la conquista del puerto de Tuapse y para la cual se había trasladado a Crimea una división entera de paracaidistas.



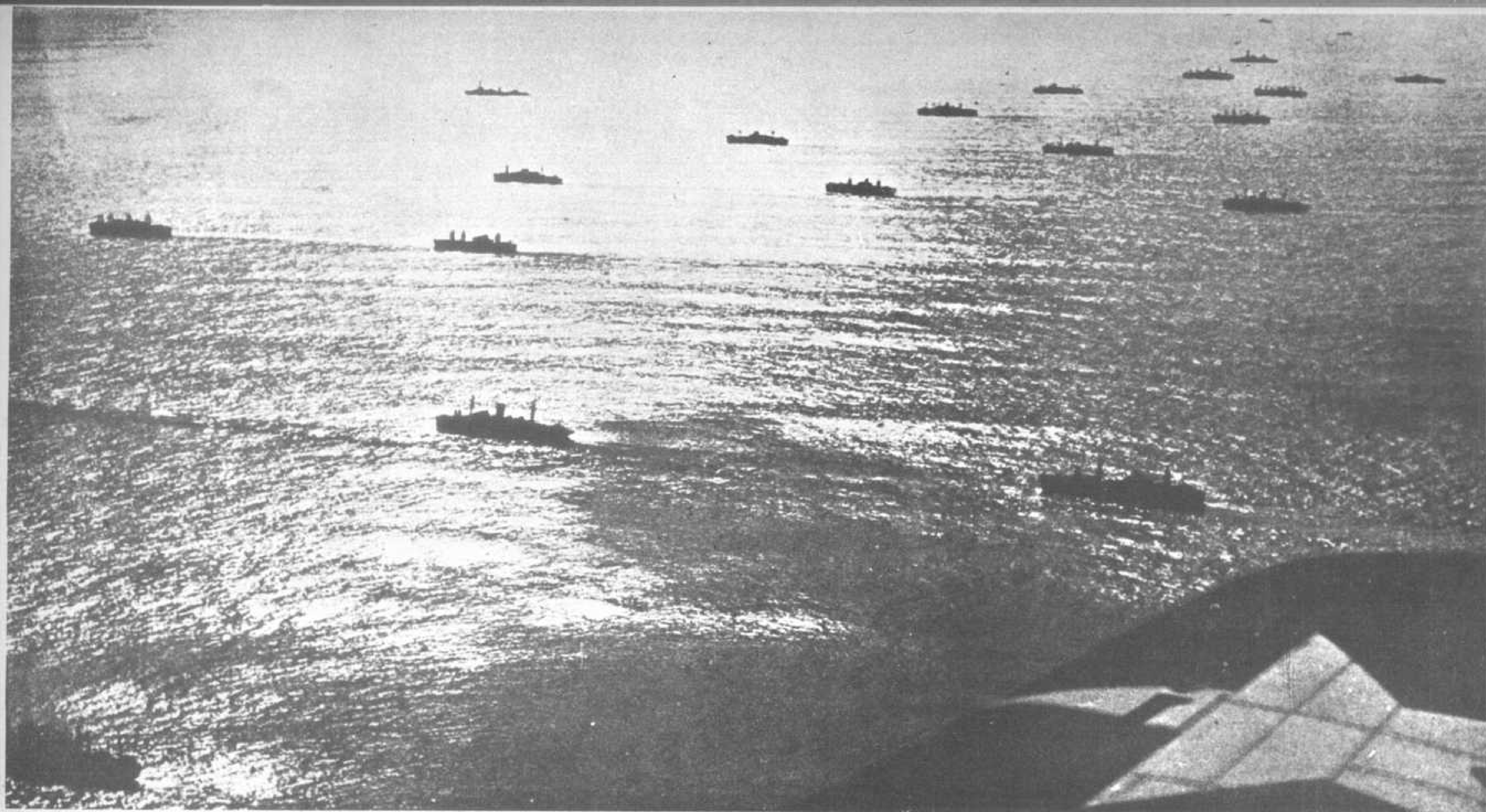


La epopeya de Stalingrado

En Stalingrado el brazo norte de la ofensiva alemana se detuvo por la increíble resistencia opuesta por las tropas rusas que, a sus espaldas, tenían el Volga a sólo tres kilómetros y que, sufriendo y ocasionando pérdidas sangrientas al VI Ejército alemán supieron detener al enemigo. Los primeros refuerzos que acudieron fueron precisamente aquellas unidades aerotrasportadas que los rusos hacían detener en las cercanías de Moscú, para reparar alguna brecha que se hubiese abierto en el sector. Un puente aéreo que duró desde agosto hasta setiembre de 1942, llevó hacia Stalingrado decenas de miles de hombres. Los aviones eran los viejos TB-3, a los cuales se sumaron los más modernos Li.2 y los cuatrimotores TB-7 de las restablecidas fuerzas de intervención de gran alcance, bajo el mando del general Golovanov.

La epopeya de Stalingrado, quizá la más decisiva de las grandes batallas terrestres de la Segunda Guerra Mundial, no fue solamente un encuentro de ejércitos blindados (por cierto no empleados muy provechosamente en un teatro de operaciones tan restringido), de duelos de artillería, de crueles ataques de infantería en masa casa por casa, sino que fue también y en medida importante para su resultado final, una batalla en la cual la aviación intervino con fuerzas cuantiosas. Stalingrado marcó la afirmación definitiva del avión sobre el tanque y constituyó la tumba de la aviación de trasporte alemana.

Junto con los tanques y los soldados, los tres generales que formaban el comando supremo soviético en Stalingrado, Zhukov, Vassilevsky y Voronov, tuvieron a sus órdenes centenares de Pe.2 y de Il.2, miles de caza MiG, Yak y LaGG, que conquistaron el dominio del cielo de la batalla, contribuyendo en primer lugar a la resistencia opuesta al empuje ofensivo germano y luego a la aniquilación de las fuerzas alemanas. La ofensiva soviética en el frente del Volga comenzó el 22 de noviembre de 1942. Los alemanes y sus aliados estaban obligados ahora a actuar a la defensiva en todos los frentes de guerra.



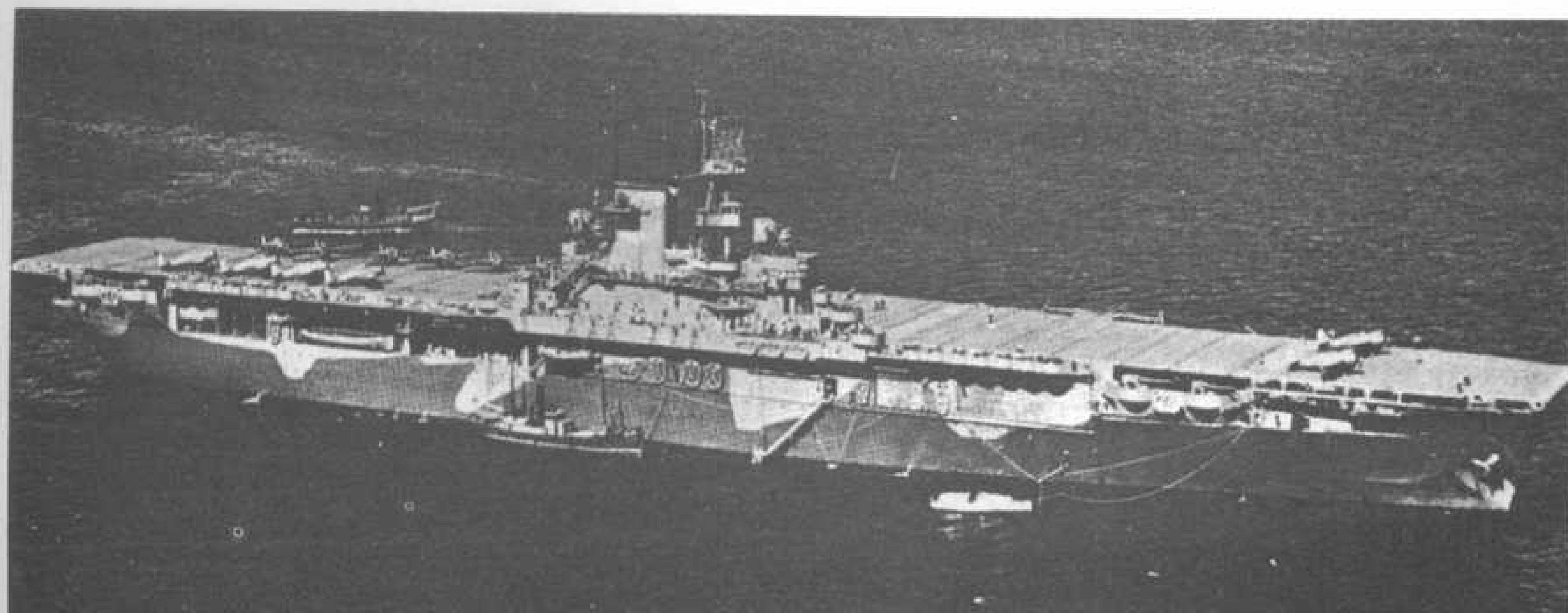
GUERRA EN EL ATLÁNTICO

En 1941 se había intensificado la guerra submarina en el Atlántico; esto afectaba especialmente a los ingleses quienes, atrincherados en una isla, corrían el peligro de todo asediado: tener que capitular por falta de provisiones. La situación había mejorado notablemente a partir del 1º de julio de ese mismo año, cuando los americanos habían comenzado a relevar a los ingleses en la guarnición de Islandia. Además, naves de guerra americanas escoltaban a los convoyes, cualquiera que fuese su nacionalidad, hasta los puertos islandeses. En el otoño de 1941, al portaaviones americano Wasp se le asignó esta tarea de protección de los convoyes. El Wasp operaba con aquellos que podían ser considerados los aviones estándar de la marina americana de la época: caza Wildcat y aviones de picada Vindicator. Equipados con bombas de profundidad, los bombarderos podían atacar y destruir a los U-Boot, mientras que a los caza se les había confiado la tarea de simple avistamiento, a pesar de que en algunos casos los pilotos atacaron submarinos con el fuego de sus ametralladoras (que eran cuatro, calibre 12,7 mm).

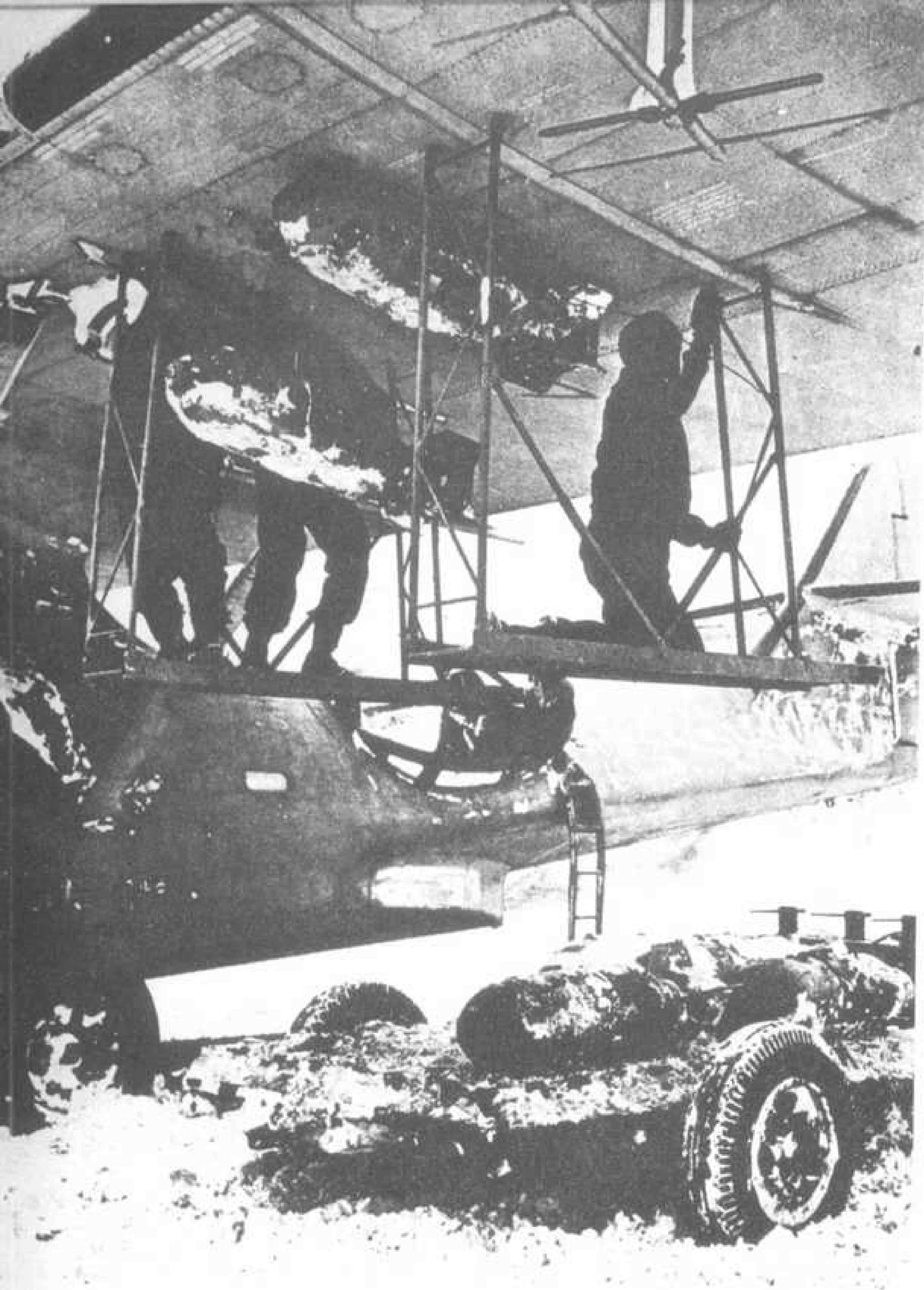
Cuando Estados Unidos salió de su no-beligerancia, en diciembre de 1941, el Almirantazgo alemán envió inmediatamente a algunos de sus submarinos atlánticos frente a la costa oriental del continente norteamericano. No obstante su experiencia en materia de escolta de convoyes, adquirida precisamente operando con el portaaviones Wasp al lado de los ingleses, los americanos se dejaron sorprender por la iniciativa alemana. Durante los primeros meses de 1942, cientos de miles de toneladas de flota mercante fueron hundidas a lo largo de las costas estadounidenses, desde Nueva York hasta Key West; desde las ciudades iluminadas —el gobierno americano había considerado que no era conveniente la obligación del oscurecimiento— se oían frecuentemente las sordas explosiones de los torpedos. Durante el día altos penachos de humo, por la noche vivas llamas, indicaban de manera dramática los efectos de los ataques submarinos.

La responsabilidad del patrullaje en las orillas americanas del Atlántico no estaba aún bien definida en esa época. Participaban allí la marina, con unidades de superficie e hidroaviones, y la aviación del ejército con un centenar de aviones de gran alcance, entre los cuales se hallaban algunos cuatrimotores B-17 aunque volaban frecuentemente desarmados y casi siempre sin bombas. Además las tripulaciones carecían de adiestramiento específico, ignoraban las normas más elementales del patrullaje de altura antisubmarino y no disponían de los instrumentos necesarios. Los pocos hidroaviones que la aviación naval podía tener en servicio se hallaban en las mismas condiciones. Mientras tanto, los

Un avión estadounidense (arriba) sobrevuela los buques mercantes de un convoy aliado, en ruta a través del Atlántico.
Abajo, izquierda: el portaaviones americano Wasp, que apoyó en el Atlántico las operaciones de defensa de los convoyes aliados (U.S. Navy). Abajo, derecha: dos hombres se apresuran para recuperar el cable de enlace de una catapulta que en ese momento lanza un TBF "Avenger". El portaaviones es el Santee, de la marina americana, empleado en operaciones de escolta antisubmarina en el Atlántico







En un puerto de escala de Alaska para hidroaviones, un PBY-5A "Catalina" (izquierda) es preparado con bombas de mucho peso para una misión de patrullaje antisubmarino.
Abajo: encuentro en la costa, en el Atlántico, entre un submarino italiano y un hidroavión alemán de combate y enlace, Arado Ar.196. Los Arado eran empleados intensamente para apoyar a los submarinos (Archivo Bignozzi).
Más abajo: un Liberator G.R.III del Coastal Command de la RAF. El Liberator fue uno de los enemigos más temidos de los U-Boot



submarinos alemanes lograban fáciles éxitos: practicaban la táctica de permanecer sumergidos durante el día y atacar por la noche, cuando ningún avión americano podía avistarlos, excepto que hubiese un excepcional claro de luna.

El radar contra los U-Boot

A medida que la guerra proseguía y la colaboración con los ingleses se hacía más intensa, los americanos comenzaron a organizarse inclusive en el sector de los radares. Por ello comenzaron a poner en servicio, a partir de 1942, aviones terrestres con gran radio de acción: se trataba de cuatrimotores B-24 "Liberator" provistos de radar, del mismo modelo del ASV que los ingleses habían probado desde 1937. Además, los Liberator fueron provistos de bombas de profundidad con explosivo de alto poder, el "Torpex". Una bomba de este tipo lograba dañar un U-Boot aunque le explotase a una cierta distancia.

El avión equipado con radar constituía pues, la respuesta de los aliados a la ofensiva submarina alemana: era una respuesta dura y mortífera, especialmente cuando provenía de los ingleses. El Coastal Command británico se había organizado para atacar a los submarinos alemanes cuando partían para una acción en el Atlántico, sorprendiéndolos en el Golfo de Vizcaya, que éstos tenían que cruzar necesariamente.

Los aviones ingleses aprovechaban las posibilidades ofrecidas por el radar de a bordo para atacar de noche, cuando los submarinos alemanes navegaban emergidos. Las horas de la noche habían sido siempre las elegidas por los submarinos para realizar dicha maniobra, dado que los ocultaban del avistamiento enemigo y permitían tomar aire fresco a la tripulación y recargar las baterías que alimentaban el aparato para la propulsión submarina. Además, navegando en emersión, el submarino podía desarrollar con facilidad velocidades superiores a los 16 nudos (aproximadamente 30 km/h) y, en consecuencia, salir más rápidamente del vigiladísimo Golfo de Vizcaya.

Sin embargo, a pesar de recibir en la pantalla del radar el eco del submarino emergido, las tripulaciones de los aviones del Coastal Command no lograban perfeccionar el ataque nocturno, especialmente si el cielo estaba cubierto. Como mucho, podían conformarse con desenganchar algunas bombas al azar, teniendo la certeza que sería un caso extraordinariamente afortunado si por lo menos una hubiese llegado a algunos centenares de metros del submarino, blanco del ataque.

En ese momento, un oficial inglés, el comandante Leigh del Coastal Command, tuvo una idea: ¿por qué no acoplar al radar un poderoso proyector que rompa la oscuridad permitiendo identificar al submarino? La idea, presentada oficialmente hacia mediados de 1941, fue



convenientemente elaborada y en la primavera de 1942 los primeros aviones de la aviación costera inglesa reciben el proyector.

En el escritorio del almirante Doenitz, comandante en jefe de la armada submarina germana, se acumulan informes desconcertantes: comandantes de submarinos que declaran que en la noche más oscura ven caer un avión encima de ellos. Se enciende una luz de improviso que ilumina al submarino como si fuese de día y antes de que los marineros puedan correr hacia las ametralladoras antiaéreas, ya llueven bombas y ráfagas de cañones.

Poco a poco los alemanes se convencen de que no se trata de hechos casuales. Doenitz se ve obligado a reconocer que los ingleses han hallado un sistema muy eficaz para combatir a los U-Boot. El capitán Stummel del servicio de comunicaciones de la marina alemana que se había trasladado a Francia para hablar con los comandantes de los U-Boot, no parece tener dudas. Está claro que los ingleses han instalado un radar a bordo de sus aviones.



Con los colores del Coastal Command, un Boeing "Fortress" IIA (izquierda), denominación inglesa del B-17E. Estos aviones, junto con los Liberator, operaban en misiones antisubmarinas, desde las bases de Inglaterra, de las Islas Hébridas, de Islandia y de las Islas Azores (Imperial War Museum). Abajo: un Liberator del Coastal Command iluminado en pleno por el faro "Leigh Light", instalado en otro Liberator; el faro estaba destinado a iluminar a los U-Boot descubiertos de noche por el radar ASV de a bordo (I.W.M.). Más abajo: en mar abierto un hidroavión alemán Blohm und Voss B.V. 138 aborda, para reabastecerlo, un U-Boot oceánico (Bundesarchiv, Koblenz)

El submarino se defiende

Al comprobar que se trataba de radares, los alemanes trataron de descubrir los secretos del enemigo, entrando en posesión de un radar ASV, hallado intacto a bordo de un avión inglés derribado. Los submarinos alemanes fueron provistos entonces de un aparato de localización pasivo que, por el nombre de la firma que lo fabricaba en la Francia ocupada, fue llamado comúnmente "Metox". Gracias a este aparato, que tenía un alcance muy superior al de los radares ingleses, los submarinos podían tener una inmediata señalación de la llegada del avión enemigo.

Lamentablemente no faltaron las dificultades: desde un principio, los servicios técnicos de la marina germana no lograron preparar oportunamente un tipo de antena resistente a la corrosión. Por esta razón, un marinero debía sostener la antena del Metox con las manos cuando el submarino estaba emergido. En el momento en que el aparato señalaba la presencia de un avión provisto de radar en las cercanías, se ordenaba la inmediata inmersión del U-Boot y era necesario estar muy atentos para volver a llevar la antena al interior del casco sin producirle daños. Además, las primeras señalaciones del aparato Metox eran rudimentarias, confiadas a una serie de silbidos y ruidos extraños que tenían el poder de aterrorizar a toda la tripulación. Pero a continuación el equipo fue perfeccionado, se construyó una antena que podía permanecer en la parte externa del casco aun durante los períodos de inmersión y los U-Boot comenzaron otra vez a cruzar tranquilos el Golfo de Vizcaya al punto que Doenitz pudo declarar: "Ahora el avión es tan impotente contra el submarino como el cuervo contra el topo". En efecto, el alcance del Metox era de por lo menos 50-60 kilómetros, lo que daba al submarino una ventaja de tiempo de algunos minutos con respecto al avión. Dado que los U-Boot lograban sumergirse en sólo 40 segundos, se habían vuelto realmente invulnerables a los aviones británicos y americanos. Éstos avistaban en las pantallas de sus radares el puntito luminoso que indicaba el eco del submarino y, cuando se preparaban para atacar a su blanco, el eco desaparecía de improviso.

El 20 de noviembre de 1942, el mismo Churchill en una comunicación secreta al presidente de los Estados Unidos, Roosevelt, le informaba que las incursiones nocturnas en el Golfo de Vizcaya, con aviones provistos de radar y reflectores, se habían vuelto "ya casi totalmente inútiles". En octubre, los avistamientos de submarinos habían descendido drásticamente a menos de la mitad. En la misma carta, Churchill le informaba también a Roosevelt la existencia de un nuevo tipo de radar que le permitiría a los ingleses volver a dominar en la lucha contra los submarinos.

ASV centimétrico

Cuando Churchill le escribía a Roosevelt, en los laboratorios de Inglaterra ya estaban naciendo radares aerotrasportados ASV en condiciones de funcionar en longitudes de onda centimétricas en lugar de métricas, como los ASV entonces en uso. Desde el punto de vista técnico y científico se trataba de una realización de muchísima importancia que, entre otras cosas, interesaba también a los alemanes, quienes a pesar de haber orientado sus investigaciones en la misma dirección, no habían podido obtener aún resultados positivos.

La necesidad de los dos bandos bélicos de conocer los progresos de la otra parte en materia de radar, concentró la atención de los respectivos servicios secretos durante toda la guerra. Tanto en Gran Bretaña como en Alemania se instituyeron estaciones especiales de escucha y unidades de técnicos especialmente adiestrados eran enviadas para inspeccionar cuidadosamente los restos de los aviones enemigos derribados.

En este sector, los ingleses lograron un gran punto a su favor con el golpe por sorpresa de Bruneval, efectuado en la noche del 27 de febrero de 1942. Algunos meses antes, un piloto de reconocimiento había fotografiado una estación, supuestamente un radar, que los







El portaaviones de escolta inglés Vindex (arriba); sobre el puente, algunos Swordfish y Sea Hurricane (I. W.M.). Abajo: el "Merchant Aircraft Carrier" (M.A.C.) Ancylus no tenía hangar y llevaba sus cuatro Swordfish en el extremo del puente, reservando el otro extremo para los decolajes y aterrizajes (I. W.M.)

alemanes habían instalado a una altura de 120 metros y a unos treinta kilómetros de El Havre; la localidad se llamaba precisamente Bruneval. Otras fotografías muy nítidas de la estación hicieron pensar a los científicos ingleses que allí se podrían hallar los modelos más avanzados de los radares enemigos. Por lo tanto, se estudió un audaz golpe por sorpresa para entrar en posesión de esos radares.

En efecto, en Bruneval no había una sino dos estaciones radar: una equipada con el "Freya" y la otra con el "Würzburg". Las dos estaciones se complementaban recíprocamente. La primera, con su haz de ondas de gran alcance, exploraba atentamente el horizonte; la segunda, con haz de menor alcance, suministraba mediciones detalladas. Para caer sobre las dos estaciones, los ingleses utilizaron una unidad de paracaidistas y una de comandos. Los paracaidistas fueron lanzados en el interior de esa localidad con algunos Whitley del 51 Squadron: lograron acercarse sin problemas al puesto del Würzburg y eliminar la reducida guarnición alemana, capturando a los técnicos del radar. La estación del Freya, en cambio, dio la alarma, y los incursores no lograron someterla.

La ocupación de la estación radar duró en total diez minutos, durante los cuales los paracaidistas ingleses lograron fotografiar todos los aparatos existentes y arrancar, cortándola con una sierra, la antena rotante del Würzburg. Una vez reunidos con los comandos, los paracaidistas, junto con su botín, fueron puestos a salvo por unidades de la marina británica que esperaban a lo largo de la costa. Esta acción y las exactas informaciones de los agentes dispersos en todo el territorio de la Europa ocupada, pusieron a los ingleses en condiciones de conocer con precisión el nivel técnico de las realizaciones alemanas en materia de radar. Especialmente importante fue la comprobación de que los alemanes no operaban aún en la banda centimétrica y, en consecuencia, no estarían en condiciones de interceptar las señales de los nuevos radares de los aviones ingleses.

Los aviones preparan la revancha

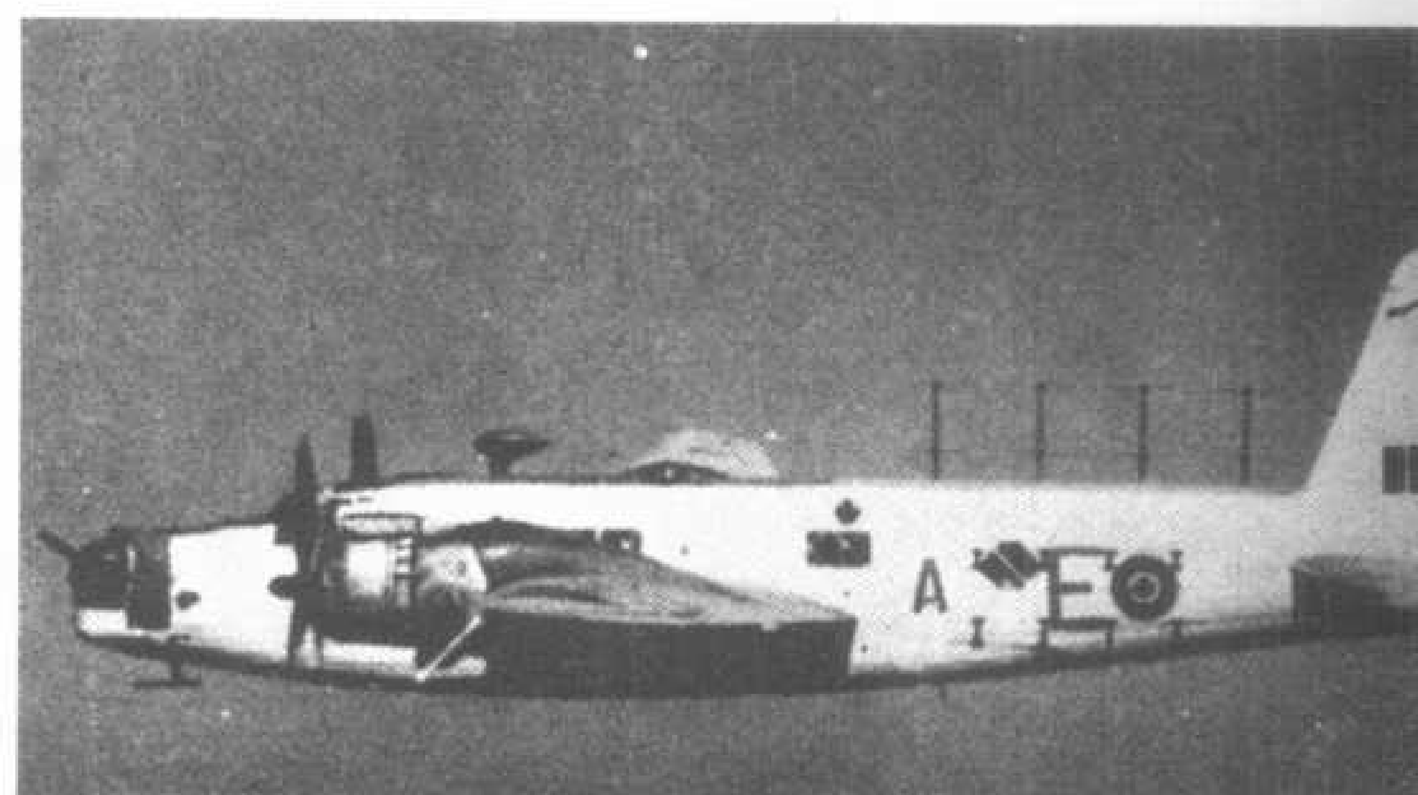
El nuevo aparato, el ASV centimétrico, tenía como objetivo —cuando fue concebido— permitir que los bombarderos identificaran sobre el terreno aun con mal tiempo, en las horas más oscuras de la noche o directamente desde arriba de las nubes. En síntesis, era un radar más perfeccionado y completo que los demás. Comenzó a estar disponible para los primeros empleos experimentales hacia mediados de 1942 y por lo tanto, se trabajó febrilmente en su realización en serie, sobre todo cuando quedó claro que los submarinos alemanes, con el empleo del Metox, lograban avistar oportunamente la presencia de aviones enemigos.

El nuevo radar centimétrico fue denominado, en código, H_2S: a las tripulaciones de los bombarderos que estaban provistos de éste se les encomendó que declarasen, en caso de aterrizaje forzoso en territorio enemigo, que esa doble H y la S querían decir solamente "home sweet home" (hogar, dulce hogar), un deseo de poder regresar incólumes de la misión. Naturalmente, los científicos habían encomendado a las tripulaciones de la RAF destruir el aparato si se viesen obligados a descender en suelo enemigo. Además, contaban con el hecho de que difícilmente de un avión derribado se hubiesen podido obtener elementos suficientes para reconstruir el nuevo radar.

En cambio sucedió exactamente esto y, cuando los aviones del Bomber Command comenzaron las incursiones en el territorio alemán con el H_2S, un ejemplar intacto fue ecuperado por los alemanes precisamente en el interior de un avión derribado. Esto sucedió solamente tres días después del comienzo del empleo del radar centimétrico.

El nuevo radar centimétrico fue suministrado también a los aviones del Coastal Command que, valiéndose de éste, recuperaron la ventaja inicial con respecto a los submarinos. De este modo, los U-Boot que cruzaban el Golfo de

Un Wellington XIII (derecha) del 8º Squadron de la RAF que, con base en Aden, efectuaba misiones antisubmarinas en el Golfo Pérsico y en el Golfo Arábigo. Se observan las antenas del aparato de radar de localización. Derecha, abajo: un dirigible americano "Blimp" del tipo Goodyear ZP4K. Estas aeronaves fueron empleadas intensamente para la protección de los convoyes, la localización de submarinos y el hallazgo de minas (Archivo Apostolo). Abajo, izquierda: un submarino germano alcanzado en el centro por las bombas de un avión americano (Archivo Pafi)

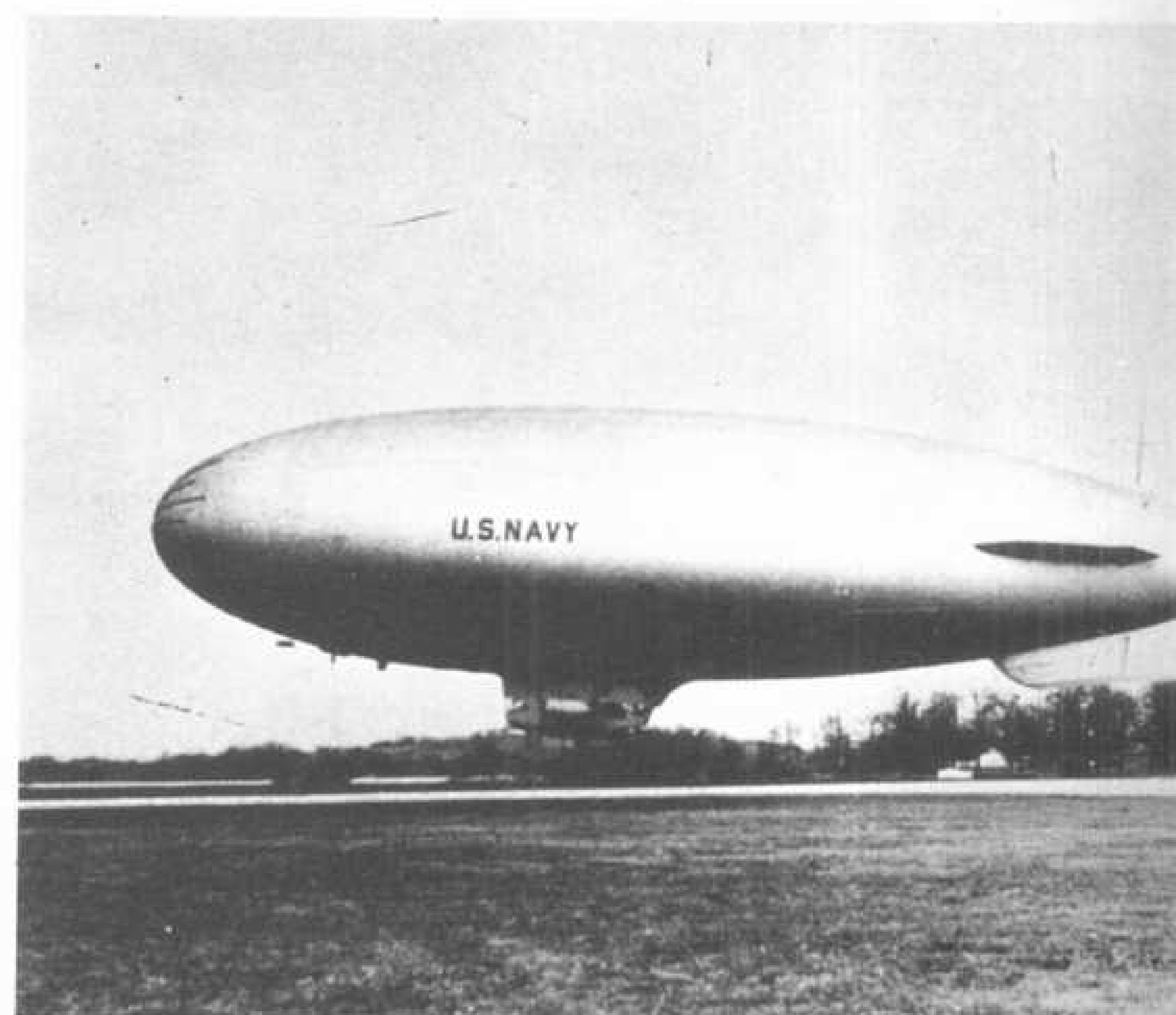


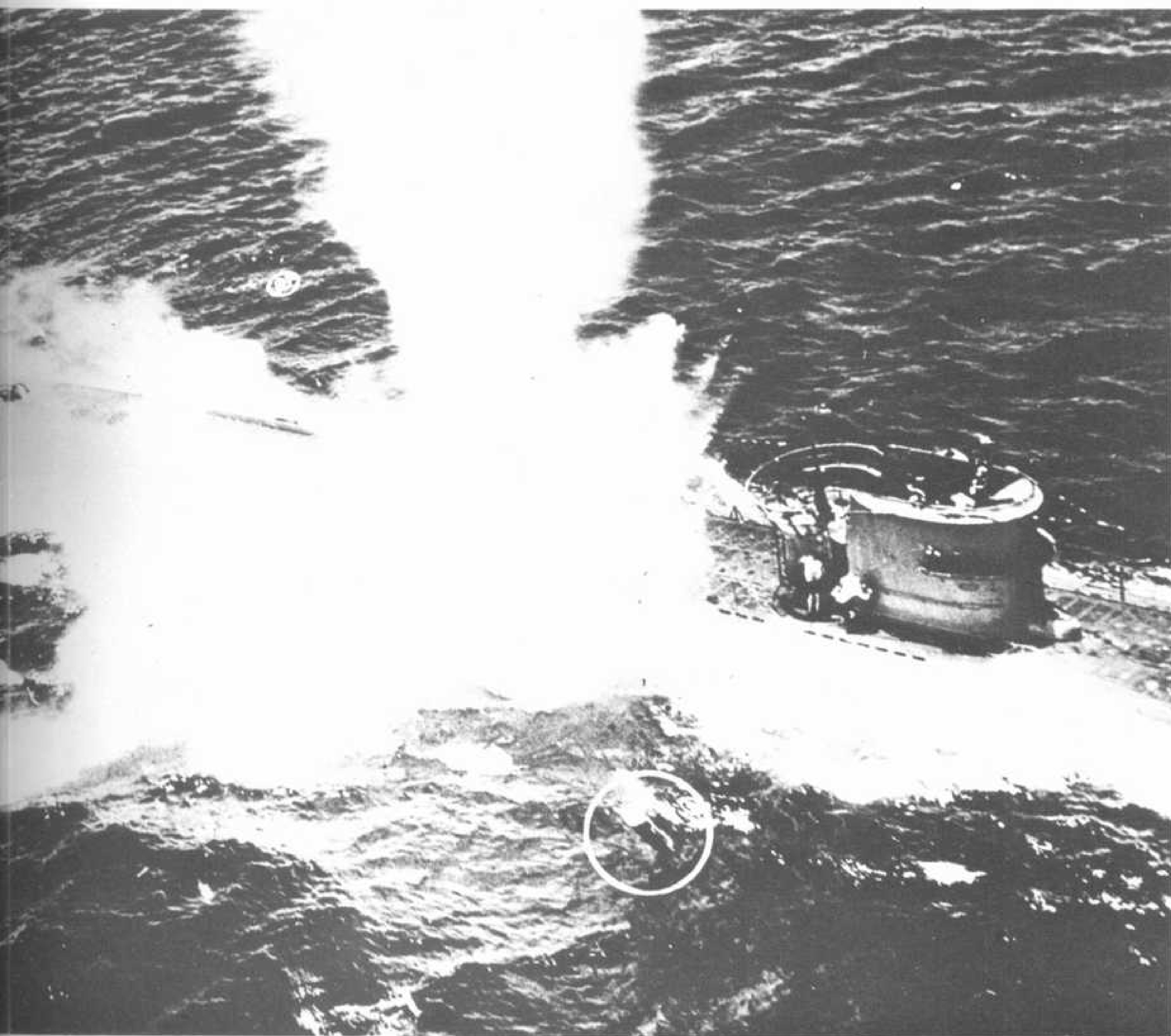
Vizcaya, comenzaron nuevamente a recibir las bombas y las ráfagas de los aviones.

Alejados de las costas, los submarinos alemanes se daban cita, sin embargo, en medio del Atlántico. Submarinos de grandes dimensiones, llamados en la jerga "vacas lecheras" los reabastecían de víveres, combustible, municiones y torpedos. Así continuaban su lucha implacable, algunas veces durante varios meses (un submarino alemán permaneció en misión 354 días seguidos). Estaciones de radio y radar en el continente mantenían los enlaces entre los numerosos U-Boot del Atlántico y les señalaban los movimientos de aviones y naves enemigas cerca de las costas europeas. Por último, para guiar el ataque a los convoyes se estudió un nuevo aparato. Algunos Ju.88 de reconocimiento sobrevolaban metódicamente las zonas de océano frente a los llamados "western approaches", los muelles occidentales de Inglaterra y, cuando avistaban un convoy, lanzaban al mar boyas provistas de radiotrasmisores automáticos. Las boyas continuaban lanzando mensajes durante dos horas, y los submarinos se orientaban basándose en esas señales para abalanzarse sobre el convoy.

Aviones y submarinos

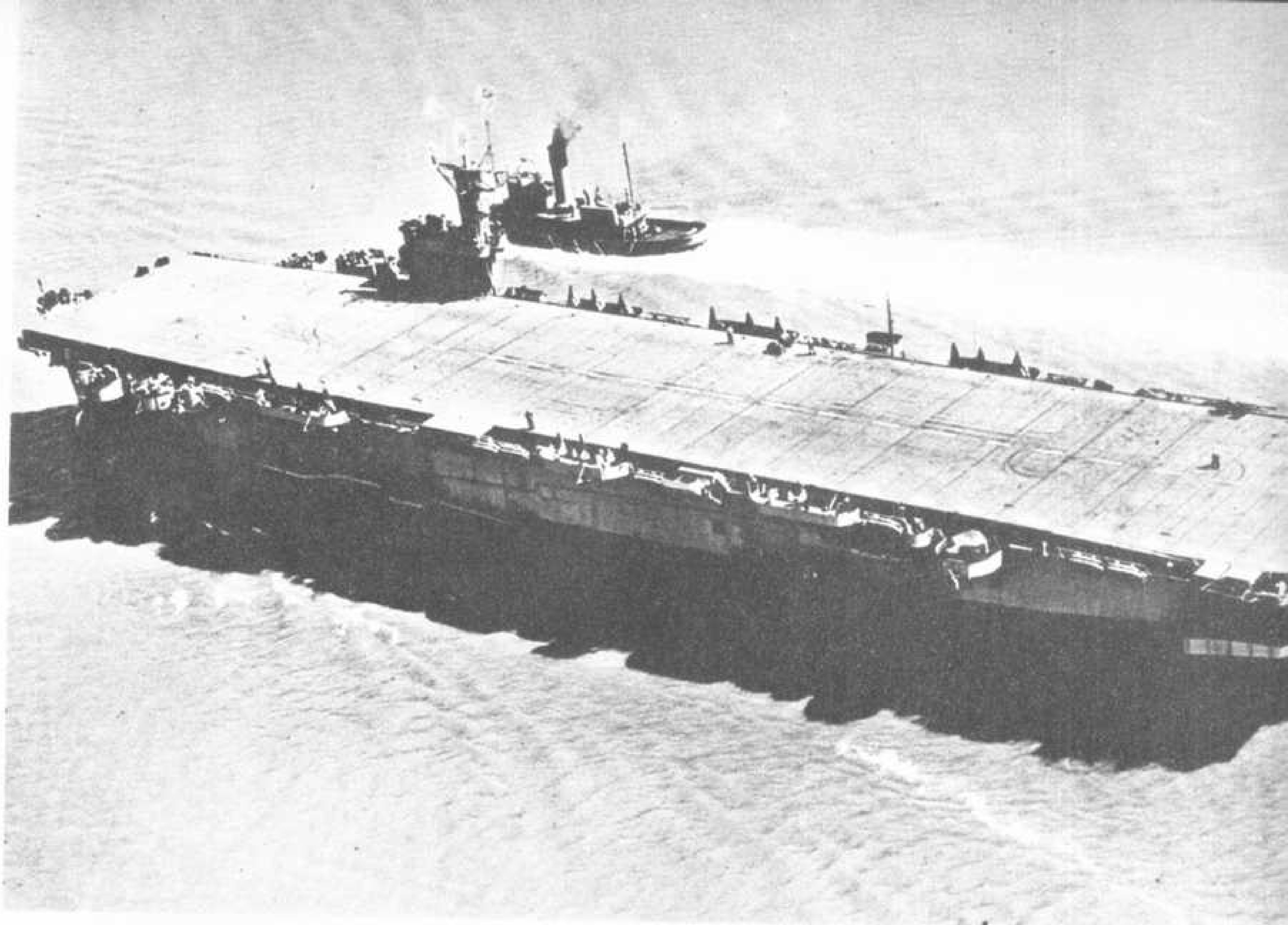
Al intensificarse las amenazas submarinas, los aliados comenzaron a desarrollar el programa de defensa más obvio: la provisión de una importante cobertura aérea inclusive a los convoyes que navegaban en pleno Atlántico. Esto se logró actuando en dos direcciones principales: por un lado, aumentando el alcance de los aviones antisubmarino del patrullaje de altura; por el otro, incrementando la realización de una gran cantidad de portaaviones de escolta y auxiliares.



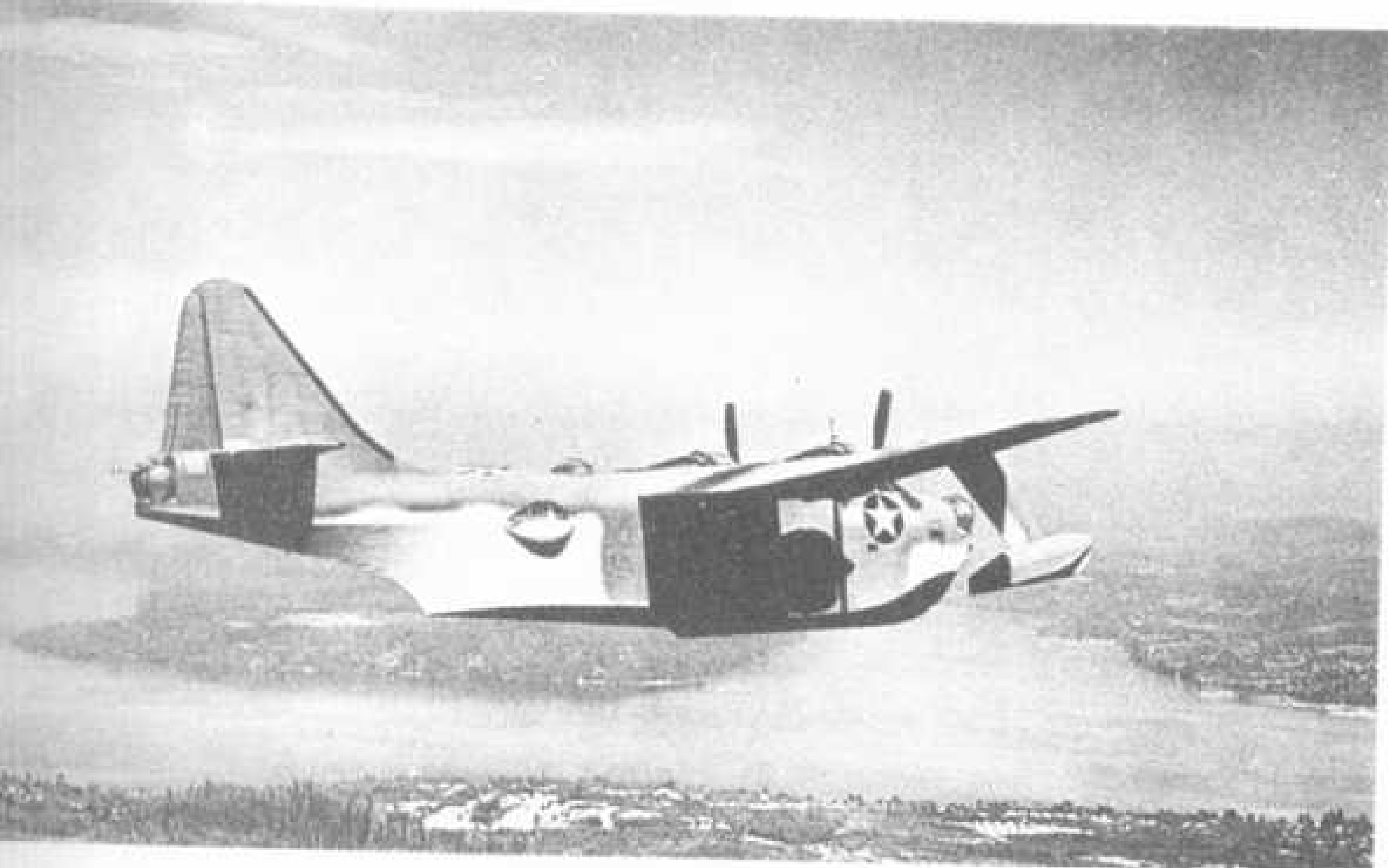


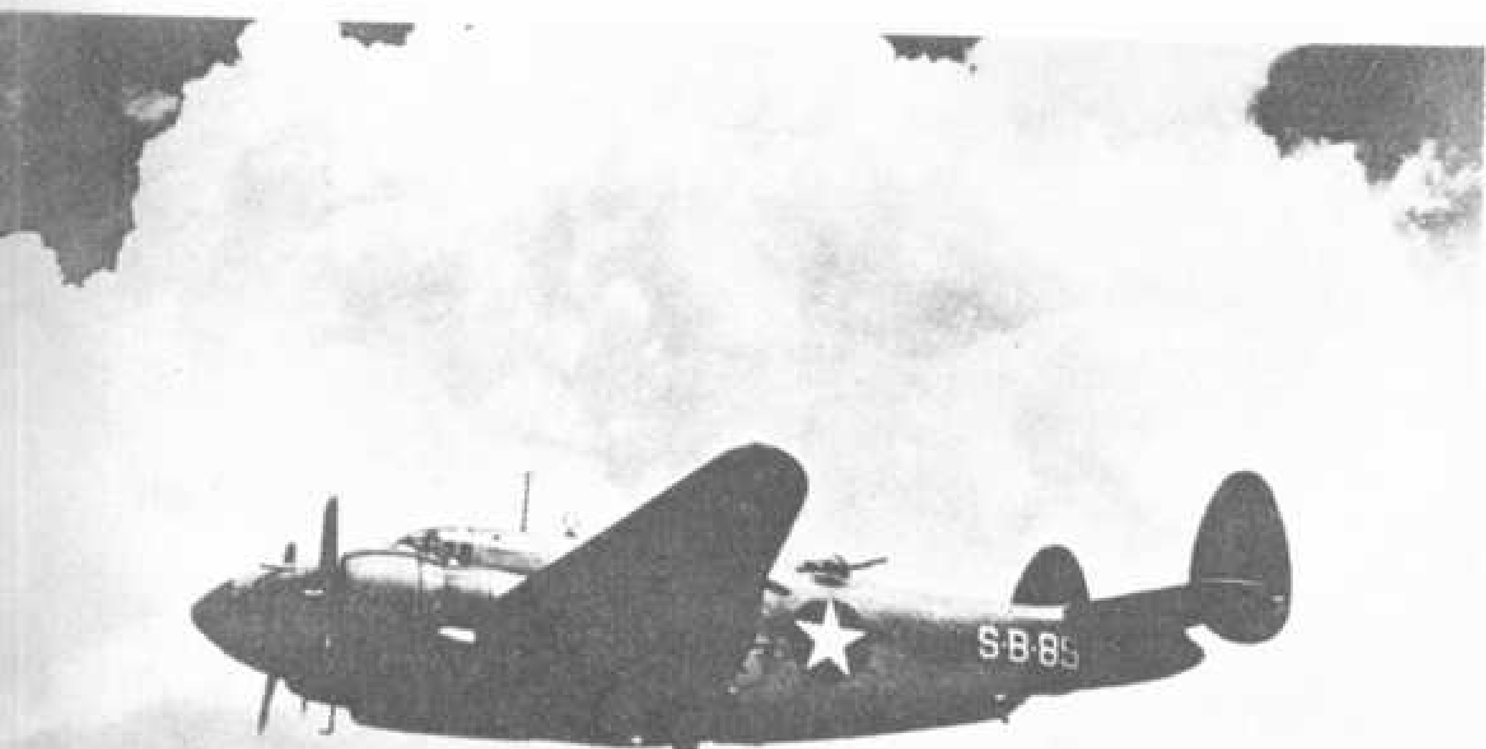
Como aviones de gran alcance se escogieron los B-24 "Liberator", cuatrimotores terrestres ya empleados con éxito por el Coastal Command británico y por la guardia costera americana. Dotados de radar ASV, fueron provistos de depósitos suplementarios que aumentaron su alcance hasta las 4500 millas. Fueron denominados aviones "VLR" (Very Long Range).

En cuanto a los portaaviones, los astilleros americanos, con su capacidad de construcción prácticamente ilimitada, fueron los encargados de hacer frente a las necesidades de la flota auxiliar, tanto en lo que concernía a la marina americana como a la británica. En el trascurso de 1942, la industria estadounidense suministró a la Royal Navy nada menos que 16 portaaviones para la escolta de los convoyes (otros 22 los entregaría en 1943 haciendo subir el total de las unidades de este tipo a 38). Los primeros portaaviones de escolta americanos trasladaban 11420 toneladas, desarrollaban una velocidad máxima de 17 nudos y podían trasportar 18 aviones, que utilizaban una cubierta de vuelo de 150 m de longitud. Los siguientes portaaviones vieron incrementada la cantidad de aviones, que aumentaron seis unidades llegando a un total de 24. Como aviones embarcados, los ingleses utilizaban en general los caza Sea Hurricane, versión



El portaaviones americano de escolta Card (derecha), fue condecorado por la "Presidential Unit Citation" por los éxitos obtenidos contra los submarinos alemanes (Archivo Pafi). Izquierda: la Boeing construyó el prototipo XPBB-1 de este hidroavión que tenía una autonomía de 72 horas y estaba poderosamente armado para la lucha antisubmarina. Sin embargo, el avión no fue fabricado en serie, dado que la firma había concentrado su producción en los nuevos cuatrimotores B-29 (Archivo Apostolo). Abajo: el bimotor Lockheed PV-1 "Ventura" pertenecía a la larga serie de aviones de reconocimiento antisubmarino fabricados por la firma americana (Archivo Pafi)





naval del conocidísimo avión terrestre, y torpederos-bombarderos Swordfish. A continuación, los Sea Hurricane fueron sustituidos poco a poco por los Wildcat de fabricación americana.

Junto a estos portaaviones de escolta suministrados por los Estados Unidos, los ingleses decidieron fabricar otros por su cuenta, pero en 1942 pusieron en grada solamente uno de éstos. Más interesante —porque era insólita— fue la realización de las naves MAC (Merchant Aircraft Carrier, o bien "Portaaviones Mercantes"). Estas MAC no eran otra cosa que los comunes buques mercantes, a veces petroleros, a veces cisternas, para el trasporte de cargas secas, como por ejemplo cereales. Quedando firme que en la bodega la nave albergaría la habitual carga, el puente era trasformado en pista de vuelo. Los ingleses fabricaron 19 naves de este tipo, todas con un puente de aproximadamente 145 m de longitud y 18,50 m de ancho. Cuando se trataba de naves para el trasporte de cereales, se obtenía un hangar para albergar a los aviones; en los demás casos, los aviones eran ubicados siempre en la cubierta de vuelo.

Cada nave MAC podía llevar cuatro torpederos-bombarderos Swordfish y, en general, siempre tenía dos de éstos en vuelo y dos listos para el decolaje. Su fabricación fue decidida y encaminada en 1942, realizando luego servicios valiosos en los dos años durante los que fueron empleados, es decir, desde la primavera de 1943 hasta el verano de 1945.

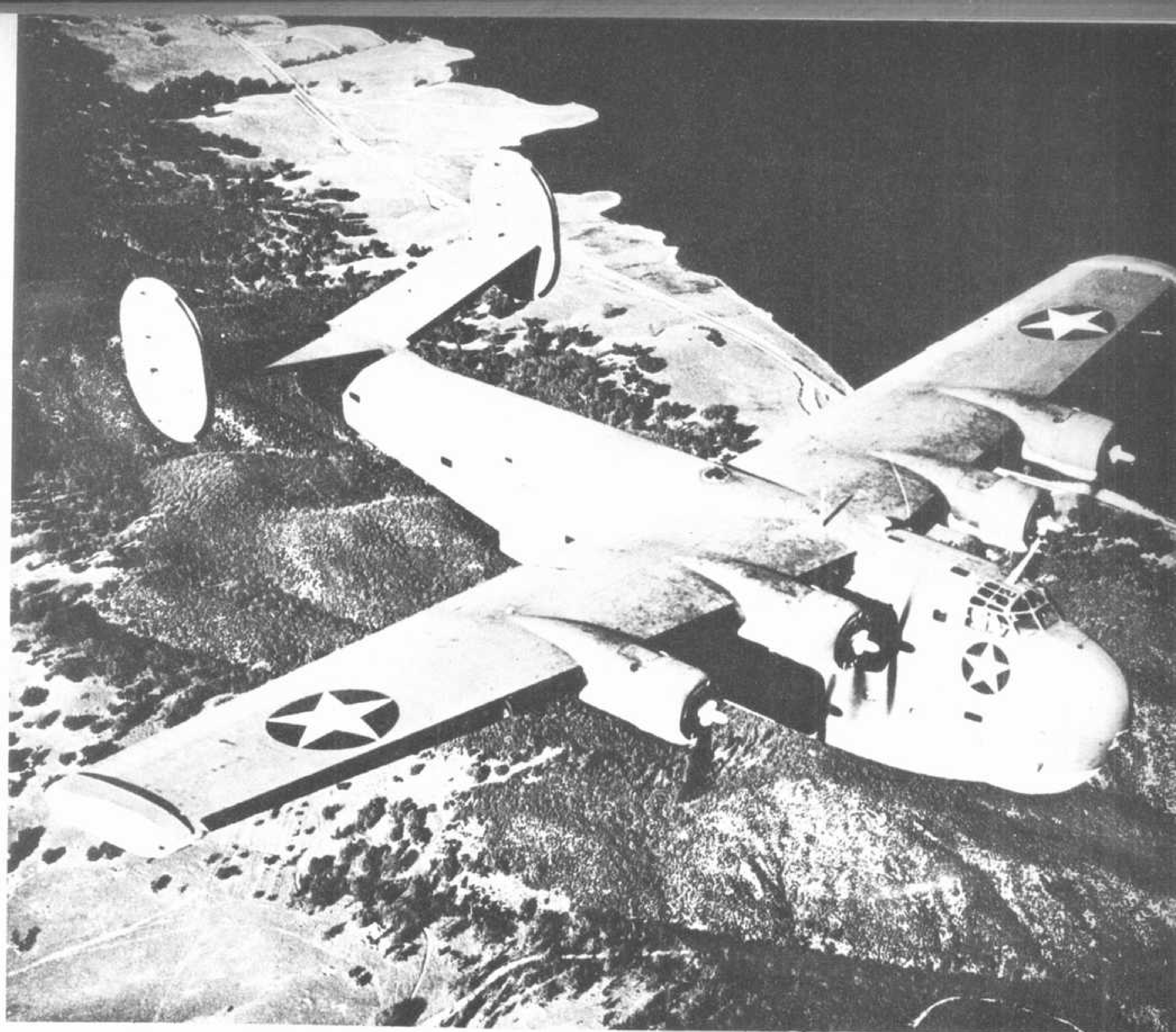
Dirigibles e islas de hielo

Establecido ya que una eficaz protección de los convoyes podía ser garantizada sólo desde el aire, se comenzó a explorar también las posibilidades de empleo de otros aeromóviles. Los americanos pensaron utilizar los dirigibles, contrariamente a los ingleses, que también los habían utilizado muchísimo durante la Primera Guerra Mundial, precisamente para la escolta de los convoyes. En 1942, la marina americana pasó pedidos para muchas decenas de pequeños dirigibles, los llamados "blimp". Estos dirigibles operaban a lo largo de las costas americanas, acompañando a los convoyes (a veces apoyándose en los portaaviones); también estuvieron presentes en bases atlánticas —por ejemplo, en las islas Azores— fuera de los Estados Unidos. Los dirigibles tenían esencialmente tareas de avistamiento y también podían desenganchar bombas de profundidad, pero no podían trabar combates contra submarinos en emersión a causa de su extremada vulnerabilidad, a pesar de que los americanos utilizaban tradicionalmente —como gas de relleno— el helio, no inflamable, en lugar del más económico (pero muy inflamable) hidrógeno.

En cambio, los ingleses comenzaron a estudiar un proyecto efectivamente muy singular: el de las islas de hielo. El proyecto pertenecía a Geoffrey Pyke, un científico que trabajaba para las fuerzas armadas y que había inventado una mezcla denominada "Pykrete" formada con agua de mar y aserrín de madera. Convenientemente refrigerada, hasta hacerla congelar, esta mezcla resultaba muy resistente al calor y extremadamente durable en aguas no tibias en exceso, como son en general las del Atlántico central y septentrional. Una pequeña plataforma de "Pykrete" se construyó y probó a lo largo de las costas canadienses y resultó utilizable. Era un verdadero y pequeño iceberg: presentaba la ventaja de poder ofrecer espacio ilimitado para la preparación de pistas de despegue, de hangares de refugio y de equipos de mantenimiento y reabastecimiento. Podía recibir un abundante armamento antiaéreo de defensa y no le temía a los torpedos de los submarinos o las bombas de los aviones enemigos.

El proyecto, denominado Habakuk, prosiguió durante un cierto tiempo, interesando a fondo inclusive al mismo Churchill; pero al final no se concretó. Pero en materia de combate aeronaval, las ideas de los ingleses no se detenían en los icebergs artificiales; estas ideas llevaron a la realización de una cierta canti-

El hidroavión Consolidated PB2Y-3R "Coronado" (derecha), concebido para el patrullaje marítimo de gran alcance, fue destinado preferentemente al trasporte (Archivo Apostolo).
Abajo: hidroaviones alemanes Arado Ar.196. Siguiendo una táctica de la Primera Guerra Mundial, los alemanes desarrollaron al máximo los enlaces aviones-submarinos (Archivo Apostolo)



dad de armas, más o menos eficaces, que deberían constituir la respuesta de los buques mercantes británicos a los ataques de la Luftwaffe.

Las otras armas "secretas"

El inventor de gran parte de las "armas secretas" británicas fue un capitán de corbeta de la reserva, Charles Goodeve, canadiense, quien al estallar la guerra trabajaba como ingeniero electroquímico en Inglaterra. Entre estas armas se pusieron a punto: un "cañón de encandilamiento", consistente en una serie de potentes lámparas eléctricas y espejos para encandilar a los pilotos de los bombarderos de picada alemanes; un cañón de vapor, que funcionaba con chorros de agua hirviendo de alta presión, obtenidos de las calderas de las máquinas; por último un lanzallamas de largo alcance, para utilizar contra los Stuka. Este lanzallamas, empleado en reales condiciones operativas, provocó un alucinante duelo entre la nave en la cual estaba montado, un pequeño buque mercante, y un Ju.87 alemán. El final fue más cómico que épico porque, a pesar de que el Ju.87 se vio obligado a abandonar el ataque, la tripulación del buque mercante concluyó coherentemente que era preferible correr el riesgo de una bomba alemana antes que correr el continuo peligro de ser asados por el propio armamento. El episodio marcó el fin del lanzallamas antiaéreo.



Luego, los hombres de Goodeve se dedicaron a los cohetes y los fabricaron de todos los tipos: desde aquéllos disparados en forma radiada, que se dispersaban como la "rosa" de un fusil de caza, hasta aquéllos dirigidos con control remoto. Por último, a fuerza de probar, se halló realmente un tipo de cohete que funcionaba: era un huso de tres metros de largo, llamado Harvey, lanzado desde una rampa de lanzamiento muy simple. Montado en la nave auxiliar Patia, el cohete desempeñó el papel principal en un encuentro con un Do.17; la nave fue alcanzada por tres bombas y hundida, pero también el avión atacante, alcanzado en el centro por el cohete, fue derribado.

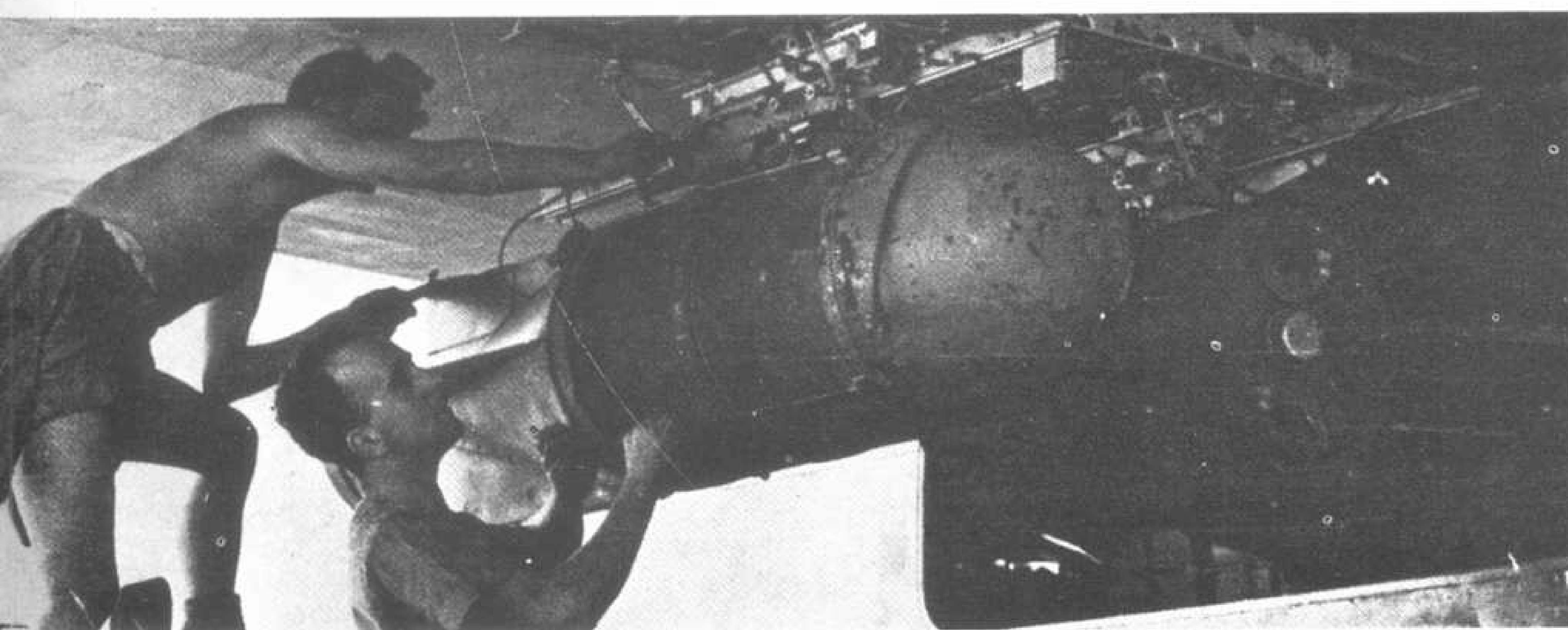
Otra arma basada en el empleo de cohetes consistía en un largo cable de acero que un cohete levantaba en el aire cuando se señalaba un avión alemán a baja altura. Al llegar aproximadamente a los 150 m de altura, el cable era frenado por un pequeño paracaídas y volvía a caer lentamente. Si el avión alemán chocaba contra éste, el cable le provocaba graves daños y podía derribarlo fácilmente.

Los cohetes antiaéreos y los cables elevados por cohetes pasaron de la marina británica a la defensa antiaérea territorial y se multiplicaron, especialmente alrededor de Londres. Se estudiaron algunas variantes, consistentes en globos cautivos amarrados mediante cables a lo largo de los cuales estaban ubicados mecanismos explosivos. Si un avión chocaba contra el cable, éste se deslizaba a lo largo del ala hasta poner a la bomba en contacto con el avión mismo y, la subsiguiente explosión se volvía realmente mortífera. El método pareció prometer mucho y, en efecto, parece que causó algunas pérdidas a la Luftwaffe. De cualquier manera, los inconvenientes eran superiores a las ventajas que se obtenían de estas armas especiales que, poco a poco, fueron abandonadas todas. Sólo los cohetes continuarían siendo utilizados hasta la finalización del conflicto, en una gran variedad de empleos.

La incursión en Dieppe

La predilección de los ingleses por armas y operaciones especiales se manifestó con la creación de los comandos, un cuerpo especial de tropas muy adiestradas para llevar a cabo todo tipo de golpe por sorpresa. Durante el trascurso de la guerra, los comandos británicos representaron un gran obstáculo para los alemanes y los italianos y, muchas veces,

En orden descendente: en una base inglesa de África occidental, algunos especialistas fijan bombas antisubmarinas en los portabombas de un hidroavión Short "Sunderland" (Imperial War Museum).
Sobrevivientes de la incursión aliada en Dieppe, regresan a Gran Bretaña. En el fondo, un bimotor Bristol "Beaufort" del Coastal Command





obtuvieron resultados de importancia, como en el caso de Bruneval. Junto con los comandos, los ingleses utilizaron con bastante frecuencia paracaidistas y tropas aerotrasportadas en planeadores, unidades que habían preparado precisamente siguiendo el ejemplo de lo que había hecho la Luftwaffe.

En 1942, un audaz desembarco anfibio se planificó en la zona de Dieppe, en la costa francesa. Anteriormente, la marina británica había efectuado otra incursión de este tipo, dañando gravemente el dique de carena de St. Nazaire, siempre en la costa francesa. En este dique podría refugiarse el acorazado Tirpitz, en caso de que fuera dañado en el combate; dañándolo, los ingleses pudieron bloquear en Noruega a la gran unidad.

El desembarco en Dieppe no tenía objetivos inmediatos, pero estaba programado como un "reconocimiento general", que los jefes militares ingleses consideraban necesario para probar a las resistencias alemanas y efectuar, en consecuencia, las pruebas preliminares de aquel desembarco que americanos e ingleses pensaban que podrían realizar un día en las costas europeas. Además, tenía especial importancia el hecho de que en el plan de la operación se hubiese previsto un desembarco aéreo para ocupar localidades del interior y neutralizar los aeropuertos alemanes más cercanos a la localidad.

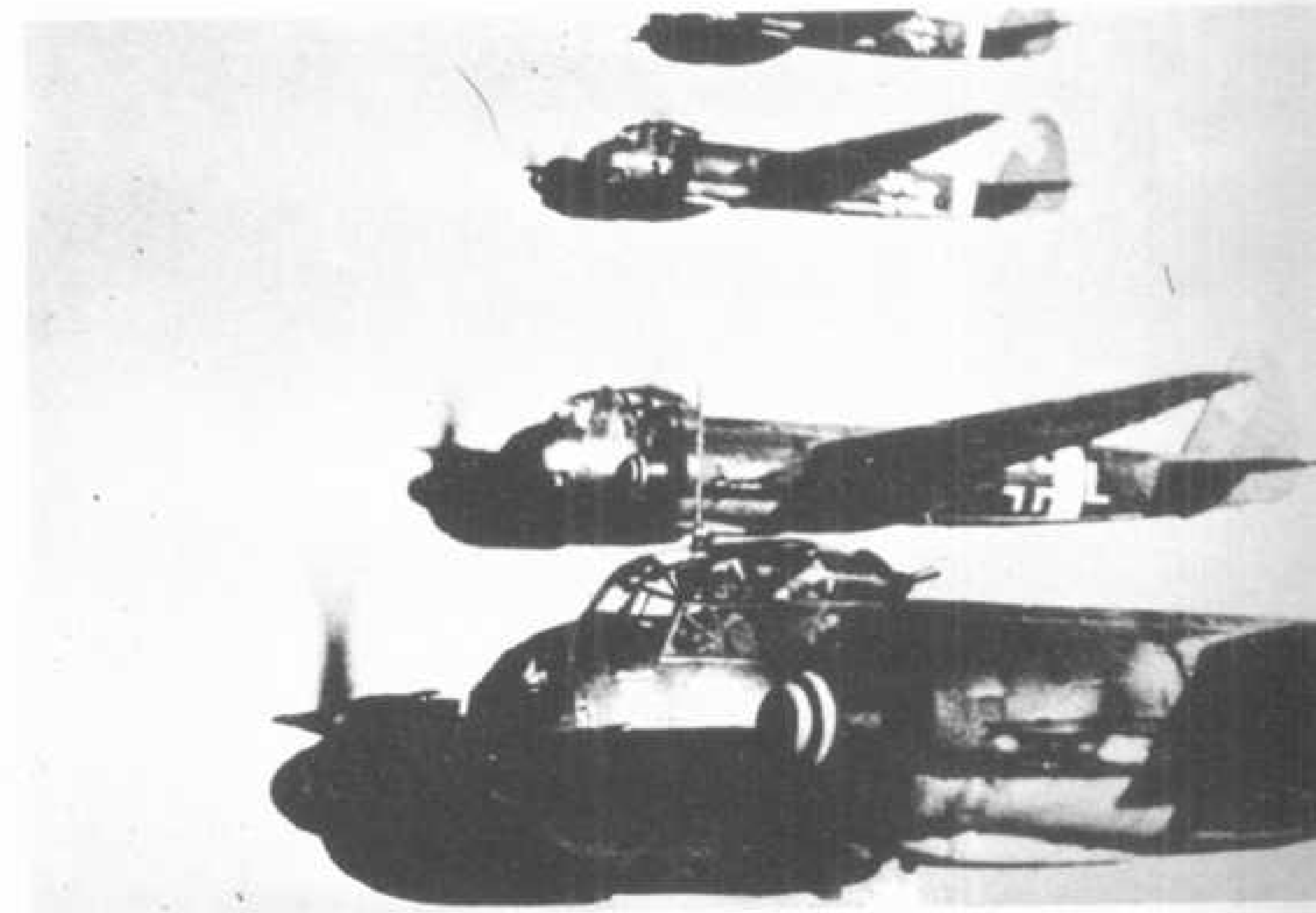
Este plan luego fue modificado y se renunció al desembarco aéreo; pero lo que fue aun más grave, se aceptó realizar la operación sin una adecuada preparación aérea. El mariscal Harris, jefe del Bomber Command, respondió al pedido de cooperación, que para suministrar la fuerza de bombardeo necesaria para lograr el objetivo serían necesarios 300 aviones, que en ese momento no podía apartar de la ofensiva aérea contra la industria alemana. Afirmó que una cantidad menor de bombarderos serviría sólo para poner en alarma a los alemanes, sin obtener los resultados esperados. Por último, también se negó a conceder una cantidad muy limitada de bimotores Wellington.

El 19 de agosto de 1942, el reconocimiento general en Dieppe tuvo lugar igualmente, sin ser precedido por bombardeo aéreo. Sin embargo, se movilizaron 56 escuadrillas de caza: una parte, formada por Spitfire, para proporcionar la cobertura contra los aviones alemanes, y otra con cazabombarderos Hurricane para cooperar en el ataque anfibio. Por último, se empleó una escuadrilla de bombarderos livianos Boston y también hizo su aparición (poco brillante) el novísimo caza Hawker "Typhoon".

No obstante el arrojo de todos aquellos que participaron en la empresa, el día de Dieppe terminó con un desastre para las tropas desembarcadas, que perdieron las tres quintas partes de sus efectivos. Pero, sobre todo, fue un día negro para el Fighter Command: en los encarnizados duelos aéreos con los alemanes fueron derribados 98 caza y 8 caza de reconocimiento ingleses, contra sólo 48 aviones alemanes perdidos. Además, se verificó uno de los hechos más singulares por cierto, de la guerra aérea: un bombardero J.88, enviado a atacar las unidades de desembarco británicas, fue atacado a su vez por caza ingleses y dañado gravemente. Para poder escapar mejor de sus perseguidores, el comandante del bombardero decidió desenganchar de golpe todas sus bombas y éstas alcanzaron en pleno al cazatorpedero británico Berkeley de 907 toneladas, que se hundió en pocos minutos.



Bombardeo al aeropuerto de Micabba (izquierda) en Malta, por parte de la aviación italiana. Micabba fue ampliada por los ingleses con un enorme complejo de pistas y empalmes (A.M.I.). Derecha: una formación de bombarderos Ju.88 del II Fliegerkorps alemán (Archivo Bignozzi)



EL CONTROL DEL MEDITERRÁNEO

Desde las posiciones de Creta y de las islas griegas desde las cuales operaba el X Fliegerkorps, desde las de Sicilia donde operaba el II, la Luftwaffe estaba en condiciones, con el auxilio de la aeronáutica italiana, de controlar los puertos y las rutas del Mediterráneo. De este modo era posible asegurar las continuas entregas de los reabastecimientos al ejército ıotoacorazado ítalo-alemán en Libia y, al mismo tiempo, interrumpir definitivamente el aflujo de provisiones aliadas. Pero todavía estaba Malta, que se levantaba amenazadora para interceptar el camino a los convoyes entre Italia y África, constituyendo una constante amenaza potencial como base para los aviones que desde sus muelles atacaban las ciudades italianas y acechaban también el tráfico aéreo entre Sicilia y Libia.

En los primeros meses de 1942, el II Cuerpo Aéreo Alemán (CAA) había efectuado continuas acciones de hostigamiento sobre Malta que, si no habían culminado aún en una ofensiva propiamente dicha, habían logrado igualmente el objetivo de reducir la resistencia de las fuerzas aéreas y navales en la isla. Tanto es así que, en los primeros dos meses del año, los convoyes del Eje perdieron 35000 toneladas de buques, contra las 84000 de los últimos dos meses de 1941. En su libro *Briefed to attack*, el mariscal del aire Sir Hugh Lloyd, que fue jefe de la aviación inglesa en Malta, recuerda que, de aproximadamente cien que eran antes de la llegada del II CAA, los Hurricane se habían reducido en total a 21, a fines de febrero de 1942.

Malta asolada

En marzo, la flota inglesa intentó hacer llegar a Malta cuatro naves de carga apoyadas por cinco cruceros y 17 cazatorpederos. La violencia de la acción aérea ítalo-alemana hizo que el intento británico se volviese un desastre casi total. Los trasportes fueron destrozados y los únicos dos que lograron entrar en el puerto de La Valeta fueron atacados mientras descargaban. Sólo 5000 de las 25000 toneladas de provisiones fueron desembarcadas y, una buena parte de éstas, se perdió en el curso de los ataques a la isla.

Exactamente en forma simultánea con la desafortunada llegada a Malta de las sobrevivientes y maltrechas unidades británicas, desde su comando de la 2a. Luftflotte con sede en Roma, Kesselring dio comienzo a la ofensiva contra la isla, en la que tomaron parte inclusive unidades del X Fliegerkorps y del Fliegerführer Afrika. Las acciones eran diarias y se alternaban en las horas del día y la noche. En los ataques, se dio prioridad a las instalaciones y a los puestos de la defensa antiaérea, luego a las pistas y a los depósitos de los aeropuertos malteses. Por último, una vez debilitadas las defensas, los Ju.88, He.111 y Ju.87, complementados durante la noche con los trimotores y bimotores italianos, comenzaron a bombardear todo lo que aún quedaba en pie en la isla.

"Los ataques aéreos de Kesselring contra Malta del mes de abril, infligieron graves daños a la cuenca portuaria y a las naves que estaban ancladas. Las unidades de la flota ya no podían utilizar la isla como base; antes de finalizar el mes, todo lo que se podía tener en el mar fue retirado". Esto escribió Churchill en sus memorias, a propósito de Malta. En esos días, el primer ministro inglés se dirigió personalmente al presidente Roosevelt para una ayuda inmediata a las defensas aéreas de la isla: "¿Quisiera ser tan amable de permitir que el portaaviones Wasp realice uno de esos viajes? Nosotros consideramos que el Wasp, gracias a las grandes grúas, a su capacidad y su considerable longitud, puede trasportar 50 Spitfire o aun más. Excepto que no tenga necesidad de efectuar reabastecimientos, el Wasp podría cruzar el Estrecho de Gibraltar de noche, sin detenerse en Gibraltar hasta el viaje de regreso, dado que los Spitfire serían embarcados en el Clyde. De este modo, en lugar de hallarnos en la imposibilidad de enviar otros Spitfire a Malta durante el mes de abril, se podría hacer llegar a la isla en una sola vez una poderosa escuadra de caza, lo que nos daría algunas probabilidades de imponerle al enemigo una derrota gravísima y quizá decisiva. La operación podría tener lugar durante la tercera semana de abril".

Entre tanto, siempre en el mismo mes de abril, los convoyes del Eje cruzaban el Canal de Sicilia más o menos tranquilos. De 167000 toneladas de flota que habían sido puestas en marcha en Libia, se perdieron sólo 1297.



Se preparan las bombas (izquierda) para uno de los ataques que los bombarderos italianos BR 20 efectuaban de noche contra Malta (Aeronáutica Militar Italiana). Derecha, en orden descendente: en Malta, un Hurricane IIA recién aterrizado es reabastecido para poder reanudar el vuelo inmediatamente (Imperial War Museum). Un Spitfire Mk.V decola desde el puente del portaaviones americano Wasp hacia Malta. En un aeropuerto siciliano, un Macchi 200 de la 167a. Escuadrilla, 16 Grupo, 54a. Ala (Archivo Coggi)

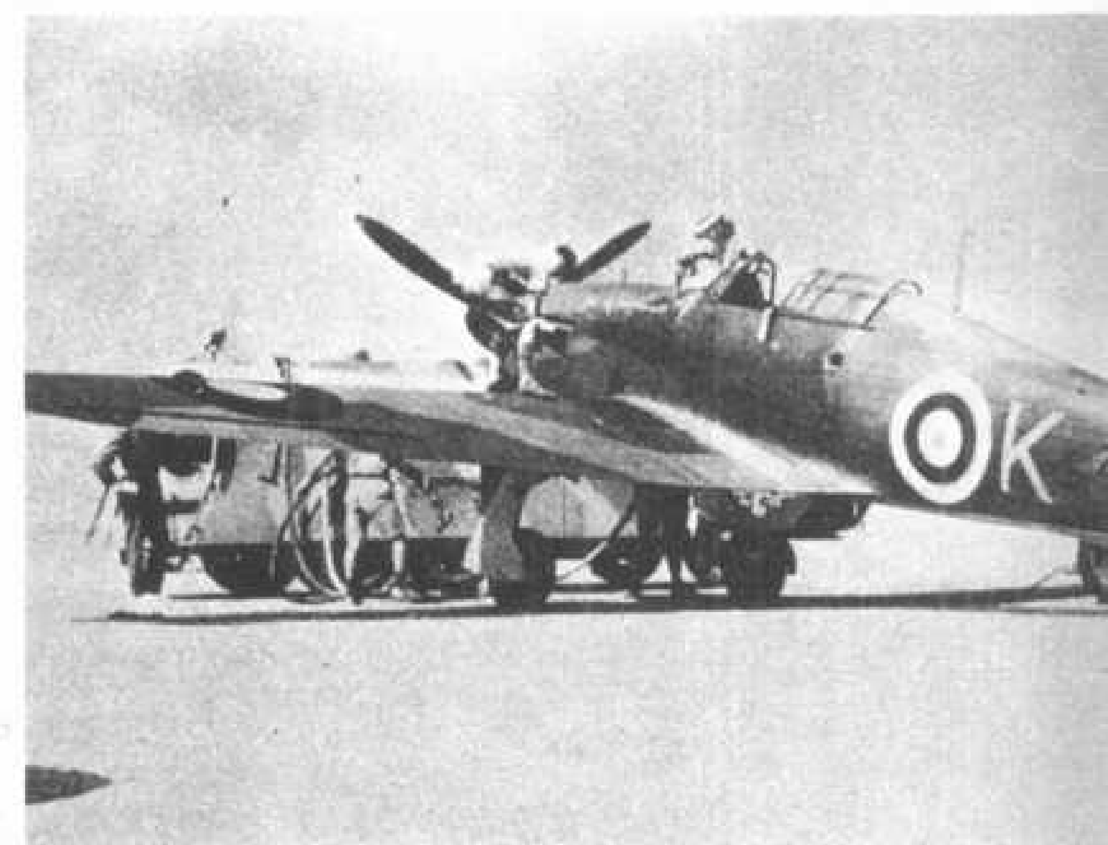
El Wasp pica dos veces

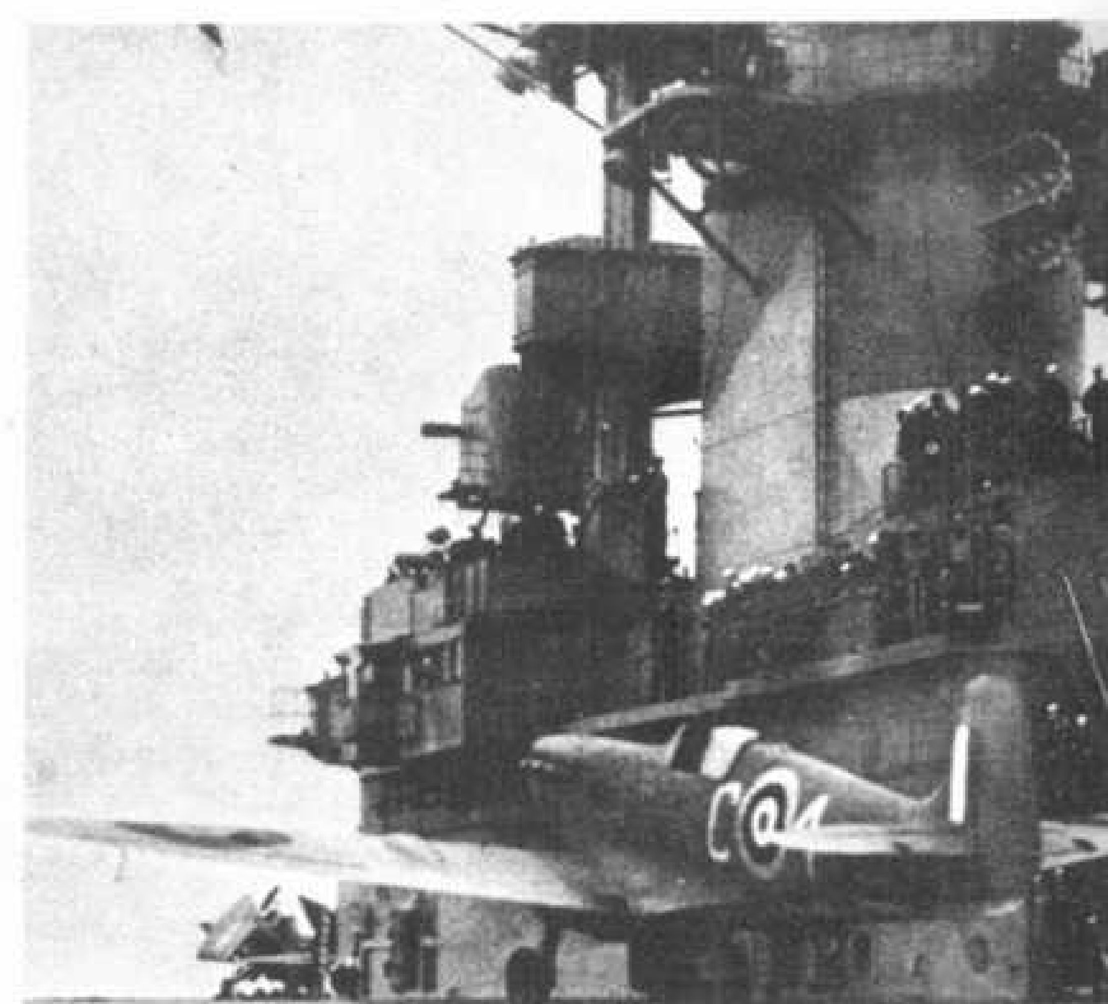
El 20 de abril el Wasp, fuertemente escoltado, se aproxima desde el Estrecho de Gibraltar al Canal de Sicilia y lanza 47 Spitfire Mk.V con los pilotos de los Squadron 601 y 603 a bordo, que se trasladan de este modo a la isla. La reacción germana es muy violenta. En los días siguientes se registran 325 salidas de bombarderos contra los aeropuertos malteses. A fin de mes, de todos los Spitfire que habían sido lanzados antes desde el Eagle (en marzo) y luego desde el Wasp quedan en Malta, en total, solamente siete eficientes.

Los ingleses saben muy bien que ocupar Malta significa para ellos apretar las manos en la garganta del enemigo que combate en África y, continuamente, tratan de reforzar la isla y, sobre todo, de usarla como plataforma de lanzamiento para otras ofensivas, aunque sea a costa de importantes pérdidas. El 26 de abril llegan a Micabba, uno de los aeropuertos malteses, diez Wellington enviados desde Egipto para atacar los aeropuertos de Sicilia. Al día siguiente, seis de éstos son destruidos en sus refugios en tierra por los ataques del Eje. A la noche siguiente, los cuatro bombarderos sobrevivientes decolan para atacar las bases sicilianas y dos son derribados. En la mañana del 28, los dos aviones que lograron salvarse regresan precipitadamente a Egipto. Es uno de los tantos episodios del desgaste que la aviación inglesa sufre sobre Malta. Pero la isla resiste.

En mayo, tercamente los ingleses intentan otros lanzamientos de los valiosos caza y, así, desde el Eagle y el Wasp otros 79 Spitfire llegan a Malta. Churchill, en su entusiasmo, telegrafía lo siguiente a la tripulación del portaaviones estadounidense: "¿Quién ha dicho que una avispa no puede picar dos veces?" ("avispa" en inglés se dice precisamente "wasp").

Después de tantos meses, a fines de abril, hace nuevamente su aparición en masa sobre la isla la caza italiana, al lado de la alemana ya agotada. El Estado Mayor de la Real Aeronáutica detuvo en Sicilia a la 4a. Ala que se hallaba de paso por África septentrional. Los Macchi C.202 del "Caballo Rampante", no obstante el escaso armamento, pueden hacer frente a los Spitfire. No será igual para los Reggiane Re.2001 del 2º Grupo que, después de una larga puesta a punto, llegan a Sicilia en mayo. A pesar de que también éstos llevan el mismo motor del Macchi, el alemán DB.601, desarrollan una velocidad bastante inferior no compensada lo suficiente por una cierta capacidad de maniobra y por el armamento, que además de las dos ametralladoras habituales de 12,7 mm en el fuselaje, cuenta también con dos 7,7 mm alares. De todos modos, el empuje ofensivo del II CAA en mayo se ha debilitado. La isla, con sus nuevos Spitfire, parece recobrar vigor. Pero los primeros reabastecimientos son precarios. Los ingleses continúan aprovechando la excepcional velocidad del minador Welshman, el cual logra efectuar rapidísimos viajes de ida y vuelta entre Gibraltar y Malta, escapando muchas veces del férreo bloqueo aeronaval del Eje. Pero sus pequeñas cargas no eran suficientes para asegurar la vida de Malta.







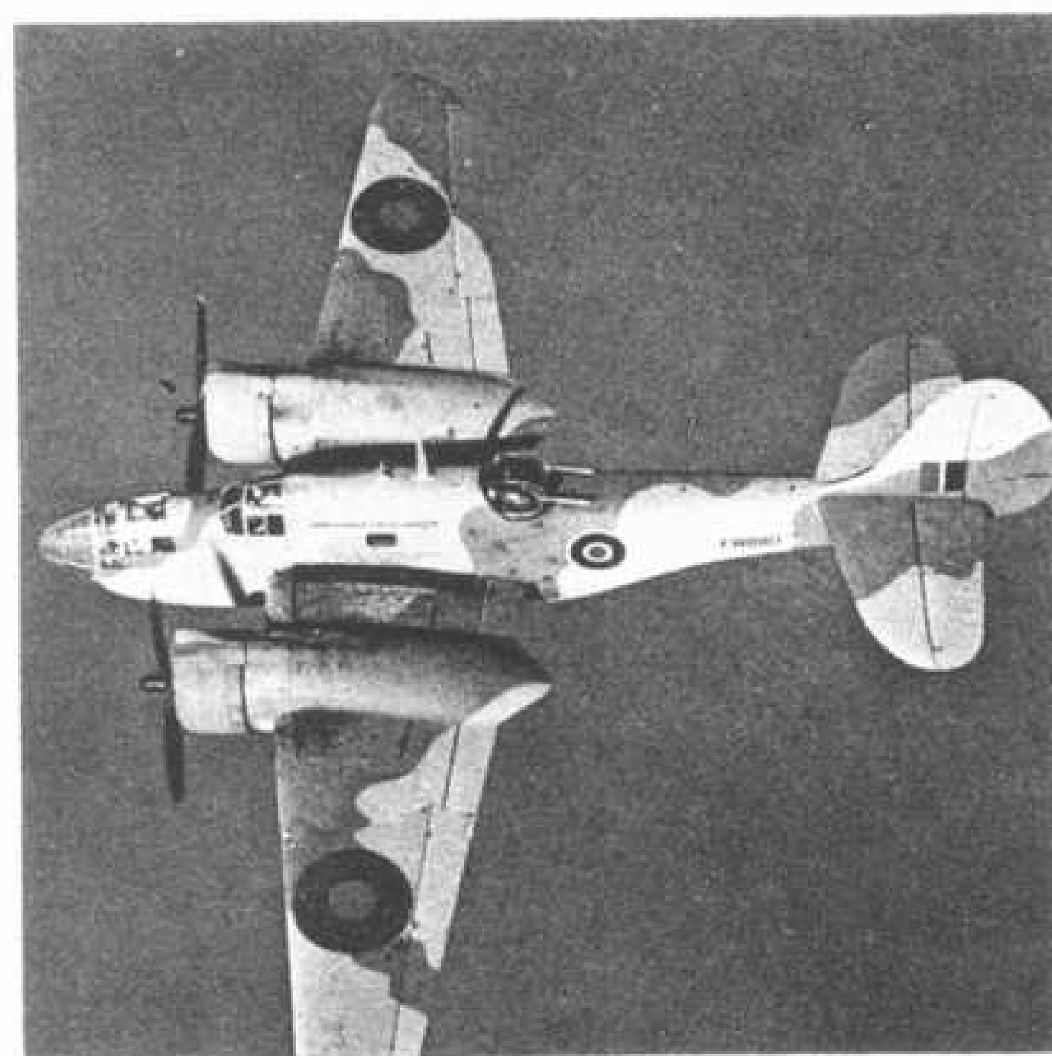
Malta, 17 de junio de 1942 (izquierda): reabastecimiento a un Spitfire V por parte de soldados del ejército y especialistas de la RAF. El personal de los aeropuertos —incluidos los pilotos— a partir de abril fue armado de fusiles tanto para la defensa antiaérea como en la eventualidad de un desembarco enemigo (I. W.M.). Abajo: en la escuela de Tarquinia se desarrollaba el adiestramiento de las unidades de paracaidistas italianos destinadas a la conquista de Malta. Los aviones de la fotografía son trimotores S.82 (Archivo Coggi). Más abajo: el bimotor Martin 187 "Baltimore" entró en acción por primera vez con la RAF en marzo de 1942, con el 223 Squadron, en Egipto (Archivo Bignozzi)





"Herkules" para tomar Malta

El Estado Mayor italiano, cuya pavorosa miopía había hecho intervenir en el conflicto a Italia sin un plan para la ocupación y la anulación militar de Malta, finalmente se había convencido, a fines de 1941, de la absoluta necesidad de aniquilar la isla conquistándola desde el mar y el cielo. Naturalmente, los italianos solicitaron la colaboración del aliado. A pesar de que Hitler no consideraba que el sector del Mediterráneo fuese de primordial importancia estratégica en la economía del conflicto y, teniendo en cuenta el grave tributo pagado por los paracaidistas en la conquista de Creta, se permitió finalmente que unidades aéreas y de tropas aerotrasportadas apoyasen la acción italiana. La operación fue indicada por los italianos con la sigla "C3", mientras que los alemanes le dieron el mitológico nombre de "Herkules". Había sido prevista para el mes de julio y deberían participar en ella dos divisiones de paracaidistas (de las cuales una era alemana), una división aerotrasportada, cinco divisiones de infantería, un regimiento de desembarco y otras unidades. En total, las fuerzas del Eje podrían contar entre 1000 a 1200 aviones. La ocupación de Malta permitiría que los italianos reabasteciesen con total seguridad a su colonia y a las tropas que actuaban contra la 8a. Armada; el Mediterráneo quedaría definitivamente cerrado a los aliados. Pero esto jamás sucedería.



Rommel ataca en la Marmarica

Firmes en la línea de Ain el Gazala, las fuerzas opuestas en la Marmarica preparaban la ofensiva. Rommel, que había recibido algunos refuerzos gracias al bloqueo aéreo de Malta, tomó por sorpresa a los ingleses atacándolos en la tarde del 26 de mayo. Las unidades aéreas habían recibido bastantes refuerzos por ambas partes. Los italianos tenían en línea dos alas enteras de MC.202. A la 1a. ala, que ya se hallaba en África, se había unido desde hacía algunos días la 4a. ala, que volvía de un breve ciclo en Malta; además, se hallaban disponibles alas enteras de cazabombarderos MC.200 y CR.42, mientras que una nueva ala de bombarderos, la 35a. había sustituido a la 13a. y había llevado por primera vez a África los Cant. Z.1007 bis. Los alemanes habían reforzado su fuerza de caza con nuevas escuadrillas de Bf.109F, Ju.87D y Bf.110, mientras que un gran apoyo era suministrado por las unidades del X CAA con base en Creta, sobre todo con Ju.88 y Bf.110. Gran importancia iban adquiriendo los trasportes aéreos, que permitían el rápido traslado a Libia de unidades de refresco, aunque desprovistas de su armamento pesado, y que fueron utilizadas también para hacer llegar en forma rápida combustible y municiones. Especialmente frecuentada era la ruta entre Creta y Bengasí, contra la cual los alemanes empleaban gran cantidad de Ju.52. En mayo, un convoy aéreo que estaba escoltado por dos o tres Bf.110 fue atacado por algunos Beaufighter y Kittyhawk que derribaron a la mayor parte de los trasportes. Otros aterrizaron en Derna, destruyéndose en tierra, mientras que sólo uno llegó incólume, aunque después de haber sido alcanzado muchas veces.

Los ingleses habían recibido los nuevos bombarderos Liberator cuatrimotores, los Halifax también cuatrimotores y el bimotor Martin "Baltimore" de características superiores respecto de las del anterior Maryland. Había aumentado considerablemente la cantidad de unidades presentes en Medio Oriente, mientras llegaban las primeras unidades de la aviación americana.

En la noche del 26 de mayo, las fuerzas aéreas del Eje habían comenzado a batir los campos enemigos para tratar de reducir el poder de reacción de la RAF y los aliados. Al alba, las dos alas italianas de MC.202 efectuaban con 59 aviones una prolongada acción de ametralla-







A la izquierda, en orden descendente: dos caza italianos M.C. 202 con las insignias de la 73a. Escuadrilla, 10 Grupo, 4a. Ala, en un aeropuerto de África septentrional (Archivo Bignozzi). En un aeropuerto libio, un trimotor Cant. Z.1007 bis, perteneciente a la 35a. Ala de bombardeo (Aeronáutica Militar Italiana). En un aeropuerto del desierto, decolaje entre la polvareda de algunos Ju.88 alemanes (Aeronáutica Militar Italiana). Abajo, derecha: un numeroso convoy aéreo de trimotores alemanes Junkers Ju.52 en vuelo hacia África septentrional (Bundesarchiv, Koblenz)

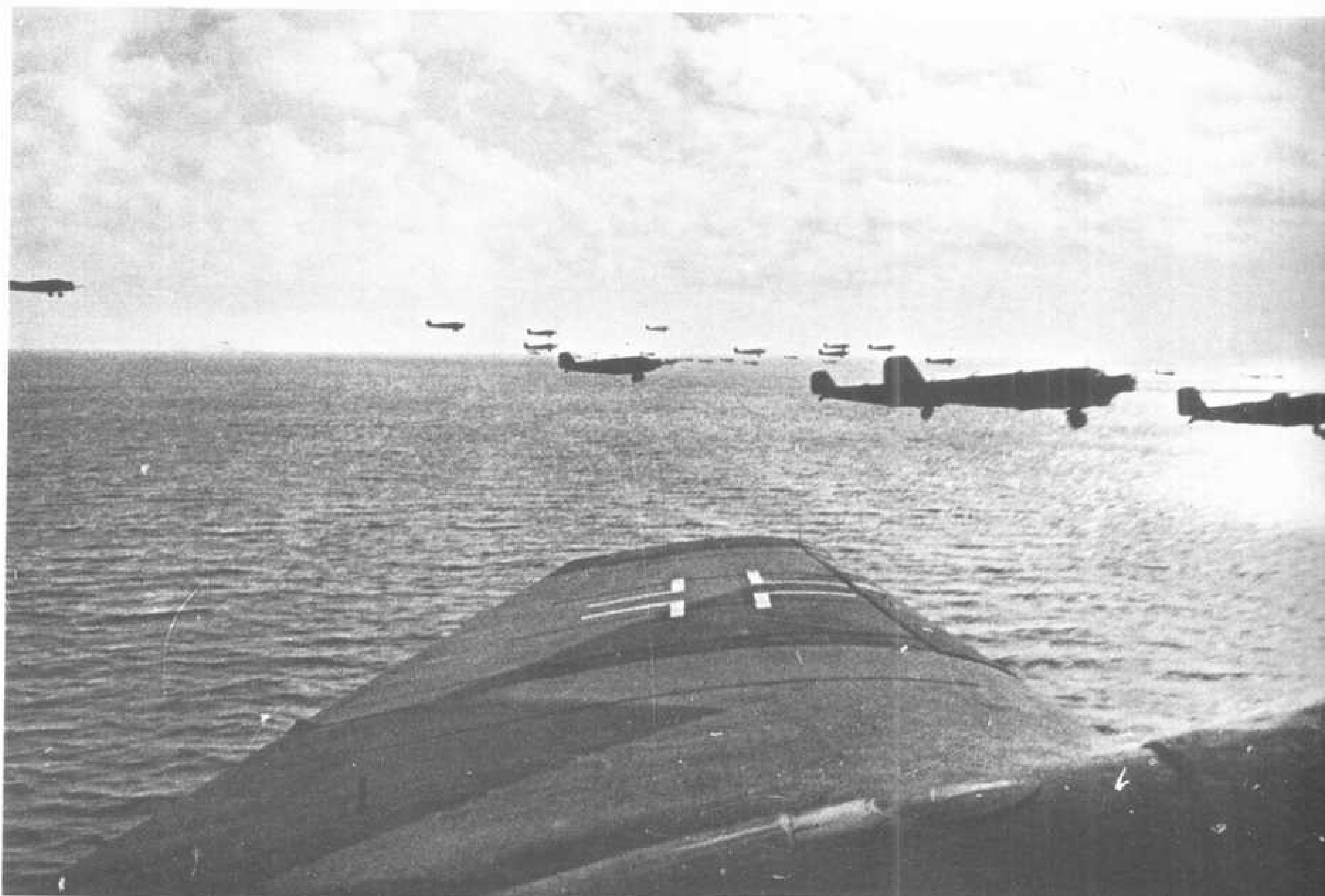
miento sobre el campo inglés de Gambut, sorprendiendo un Squadron en el momento del decolaje. Rommel, entre tanto, con el ímpetu de siempre, empleaba sus columnas acorazadas en repetidas acciones por sorpresa, arrollando las divisiones británicas, a pesar de una cierta inferioridad numérica del Eje en tanques y artillería. La intervención de la aviación fue determinante. En el sector sur, la base de Bir Hacheim, sostenida casi totalmente por las fuerzas francesas libres y que constituía una peligrosa amenaza para las posibilidades de maniobra de las fuerzas ítalo-alemanas, opuso una encarnizada resistencia que, finalmente, fue debelada por un intenso empleo de la aviación. También desde Creta intervinieron en masa los Ju.88 y Ju.87, que sometieron a los defensores a un infierno de bombas. Tobruk era atacada el 20 de junio después de una violenta preparación aérea que veía alternarse en la plaza fuerte 800 aviones del Eje. Esta vez no le fue posible a la guarnición británica resistir: de este modo, Rommel tuvo vía libre hacia Egipto.

La batalla aeronaval de mediados de junio

La crítica situación de Malta y el ataque de Rommel obligaron a los ingleses a otras tentativas para forzar el bloqueo del Mediterráneo para sostener las defensas de la isla. En mayo se había llevado a cabo una tentativa haciendo partir desde Alejandría cinco cazatorpederos cargados de materiales. El vigilante reconocimiento alemán avistó a las veloces unidades que, atacadas por los Ju.88, fueron descompaginadas con el hundimiento de tres caza torpederos.

Luego se intentó una gran operación repitiendo la técnica de la doble travesía: un convoy desde Medio Oriente y el otro desde el Estrecho de Gibraltar. Se montaron emboscadas de submarinos para sorprender a la flota italiana. Muchos Wellington y torpederos Beaufort se enviaron a Malta. Depredadores y saboteadores desembarcaron en Creta para tratar de destruir la mayor cantidad posible de aviones alemanes en aquellas bases, mientras otros grupos atacaron los aeropuertos de la Cirenaica. Mientras que estos últimos intentos fracasaban, en los ataques a Creta se obtenían algunos éxitos importantes.

El convoy proveniente de Oriente estaba compuesto por 11 buques mercantes, una vieja nave de combate destinada al trasporte, ocho cruceros, 27 cazatorpederos y unidades menores. Se reunieron lejos de las costas de Alejandría el 13 de junio. Cinco buques mercantes constituían el núcleo del convoy que navegaba desde occidente y que había entrado en el Mediterráneo el 12 de junio escoltado por una nave de combate, dos portaaviones, cuatro cruceros, 13 cazatorpederos y otras unidades. Las fuerzas aéreas del Eje atacaron inmediatamente las dos concentraciones decolando desde las bases de Creta, Libia, Cerdeña, y Sicilia. Desde las bases salió el conjunto de la flota italiana con dos naves de combate, cuatro cruceros y nueve cazatorpederos. Los encuentros aeronavales fueron muy violentos. El arrojo de los aviones torpederos y de picada italianos, la eficiente y coordinada intervención de las unidades alemanas desde Cerdeña, Sicilia, África y Creta, infligieron pérdidas pavorosas a los convoyes ingleses. A decir verdad, también los aviones británicos desarrollaron una gran actividad. La flota italiana fue atacada repetidamente por aviones torpederos Wellington y Beaufort provenientes de Malta. El cru-





cero Trento, atacado por un Beaufort e inmovilizado, luego fue aniquilado por un submarino. Por primera vez intervinieron en acción los cuatrimotores Liberator, dos del 160 Squadron inglés y seis del primer destacamento de bombarderos americanos en Egipto; la acción de éstos frenó algunos ataques de las unidades italianas pero sin resultados apreciables. La presencia de la flota italiana sirvió para hacer regresar a Alejandría el convoy proveniente del Este, que había perdido, además de dos buques mercantes, también dos cazatorpederos.

El convoy proveniente de Gibraltar fue atacado violentamente por la VII División naval italiana con dos cruceros y cinco cazatorpederos, resistida a su vez por los aviones torpederos británicos contra los cuales intervinieron furiosamente la caza italiana y la alemana. La "batalla de Pantelaria" (como fue llamado el encuentro) marcó una vez más la casi imposibilidad de los ingleses para reabastecer en forma adecuada a Malta asediada. El convoy de Gibraltar perdió un crucero, tres cazatorpederos y cuatro buques mercantes. De 17 naves de carga destinadas a reabastecer a Malta llegaron, gravemente dañadas, solamente dos, que desembarcaron en total 15000 toneladas de materiales. De todos modos, por parte del Eje había faltado esa mínima coordinación entre fuerzas aéreas y fuerzas navales y, sobre todo en las fases finales de la operación, el reconocimiento aéreo se había vuelto deficiente, mientras que se habían registrado graves pérdidas en los ataques llevados a cabo contra las unidades de la flota británica, en perjuicio de menos sangrientos y más provechosos ataques a los trasportes que, por el contrario, tenían para los británicos una importancia determinante.

Rommel vence a "Herkules"

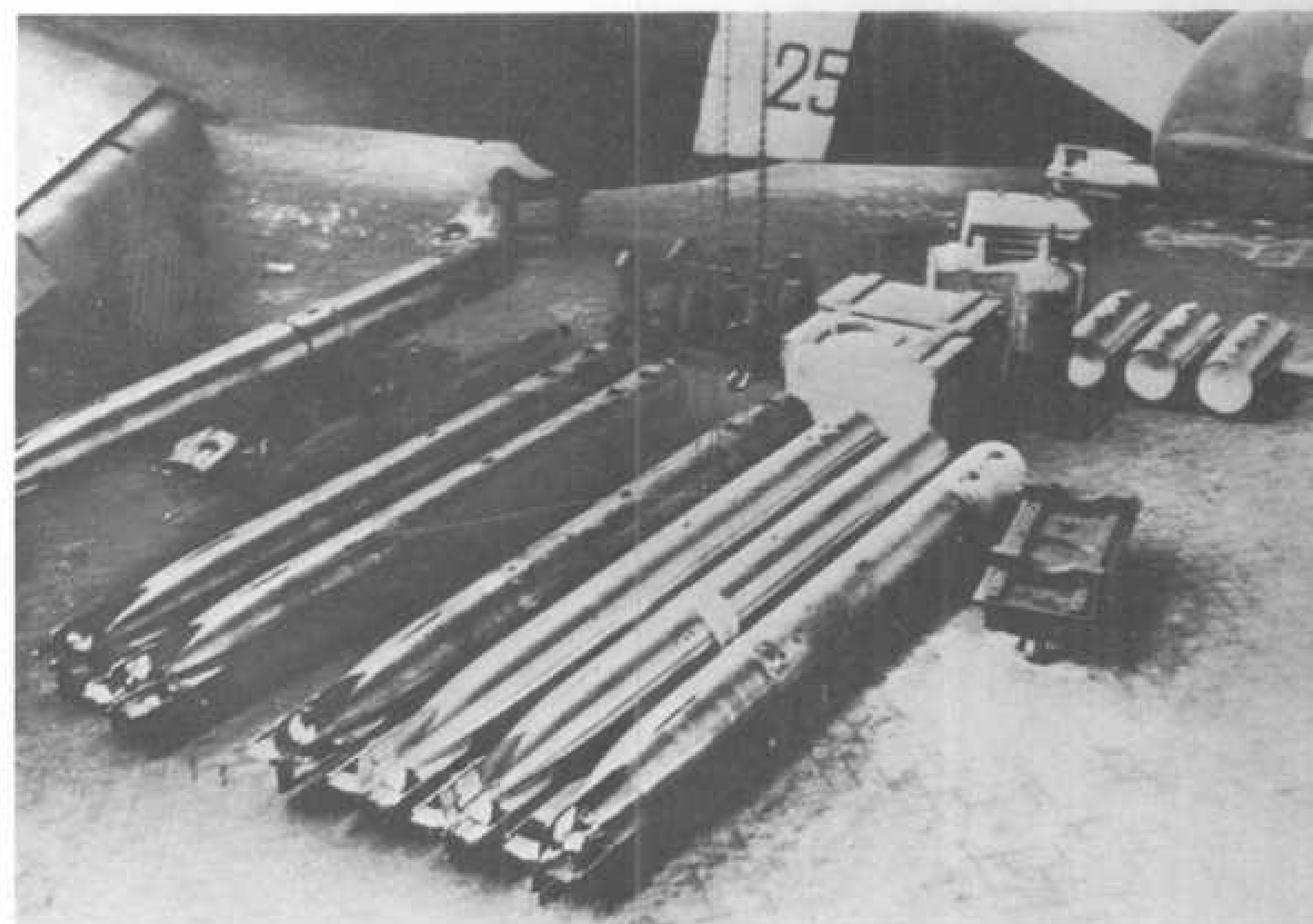
El extraordinario éxito táctico obtenido por Rommel en la Marmarica ponía ahora a los Estados Mayores del Eje ante el dilema: concentrar las fuerzas para la prevista operación sobre Malta o postergar ésta y lanzarse con decisión a la persecución del vencido 8º Ejército para tratar de llegar al Canal de Suez. El Estado Mayor italiano estaba decidido a apoyar la ocupación de Malta: en efecto, eran muy graves las experiencias sufridas a causa de la presencia del baluarte inglés en las rutas de los convoyes italianos como para pensar en una postergación de la operación. El Estado Mayor alemán, que en ese momento lanzaba la ofensiva contra Crimea y el Cáucaso en el frente ruso, estaba pensando en una posible tenaza que, desde Oriente y Occidente, sorprendiese a los ingleses en sus posesiones de Medio Oriente. Sólo Kesselring estaba convencido en darle prioridad a Malta, pero una visita a África y una conversación con Rommel le hicieron cambiar de parecer.

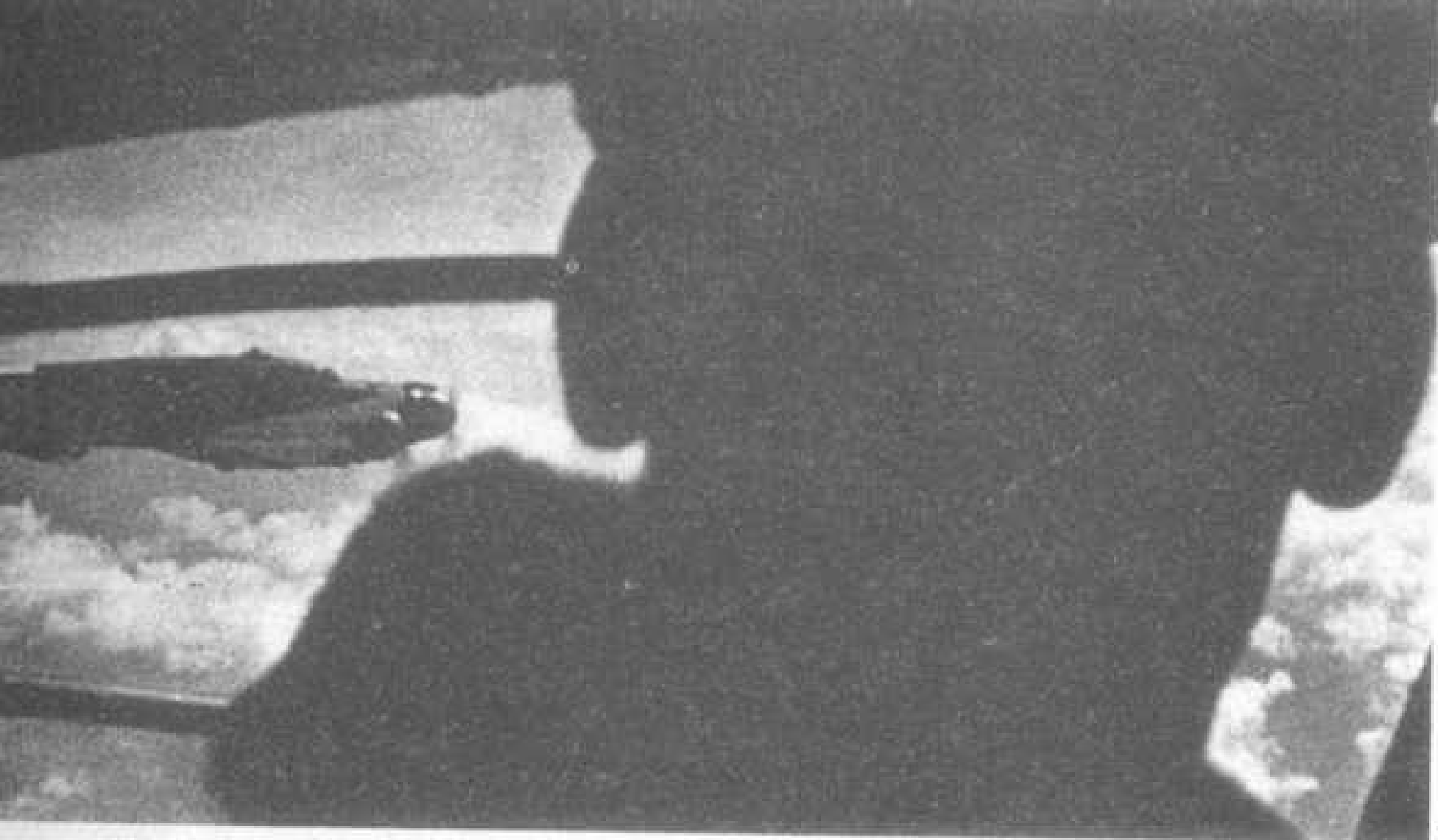
El 20 de junio, Mussolini enviaba una carta personal a Hitler para afirmar el punto de vista italiano sobre Malta y hacer que se aceptara definitivamente la tesis para la operación "Herkules". El 23 de junio, Hitler le respondía de este modo: "El destino, Duce, nos ha ofrecido una posibilidad que, de ninguna manera, volverá a presentarse en el mismo teatro de guerra. El más rápido y total aprovechamiento de ésta constituye, en mi opinión, la principal perspectiva militar. Si ahora nuestras fuerzas no prosiguiesen hasta el extremo límite de lo posible en el corazón mismo de Egipto, se verificaría, ante todo, un nuevo aflujo de bombarderos americanos que, como aviones de larga distancia, pueden llegar fácilmente a Italia. Por lo tanto, Duce, si yo, en esta hora histórica que no se repetirá puedo darle un consejo que viene del corazón más atento, es éste: ordene completar las operaciones hasta la total aniquilación de las fuerzas británicas, hasta que su comando y el mariscal Rommel crean poderlo hacer militarmente con sus fuerzas".

Algunas semanas después Rommel, que había cruzado nuevamente los límites con Egipto, se lanzaba a una extenuante persecución que se detendría en los bordes de la gran depresión de El Qattara, cerca de una localidad cuyo nombre se volvería familiar en los informes históricos: El Alamein. La orden había sido: adelante hacia el Canal de Suez. Malta estaba a salvo.

El puerto de Tobruk (izquierda) bajo un bombardeo aéreo ítalo-alemán (Archivo Palazzi).
Abajo: los especialistas preparan un avión torpedero Beaufort en un aeropuerto maltés, antes de un ataque a naves italianas, en julio de 1942 (I.W.M.).
Más abajo: torpedos junto a un trimotor S.84 de la 36a. Ala italiana de aviones torpederos, que operaba desde los aeropuertos de Cerdeña







Un S.84 de la 36a. Ala (izquierda) visto desde la cabina de otro avión de la misma formación (Foto Pafi). Derecha, en orden descendente: el subteniente piloto Martino Aichner del 132 Grupo de aviones torpederos, junto a la tripulación del S.79, con el cual el 15 de junio de 1942 hundió al cazatorpedero inglés Bedouin (Archivo Pafi).
Un Spitfire de escolta de las unidades navales inglesas ataca el avión italiano comandado por el subteniente Briatore (Archivo Pafi). Rommel se prepara, en el norte de África, a un vuelo en un He.111 (Bundesarchiv, Koblenz)

La isla recobra vigor

La escasa importancia que los alemanes le daban al campo de operaciones del Mediterráneo estaba subrayada una vez más por el hecho de que, en plena ofensiva contra Malta, ya se había previsto que a comienzos del verano gran parte de las fuerzas del II CAA sería trasladada a Grecia y a las islas del Egeo para sustituir a otra igual cantidad de unidades del X CAA enviadas a Rusia para apoyar la ofensiva estival. Esto se verificó exactamente aun antes de la decisión de abandonar la operación "C-2" en favor del ataque a Egipto. La ofensiva sobre Malta fue continuada con una reducida contribución alemana y con un mayor empleo por parte de las fuerzas de la Real Aeronáutica la cual había enviado a la isla muchas de las nuevas unidades de caza y las mejores de las unidades disponibles de bombardeo y torpedeo aéreo.

Malta había sido reforzada, inclusive, con la llegada de ulteriores cantidades de Spitfire y comenzaba a formarse, sin el agobio de continuos ataques como en el mes de abril, una eficiente organización defensiva articulada como siempre en un cuidadoso empleo del radar controlado desde salas de operaciones. Para sustituir a Hugh Lloyd en el comando de la aviación de la isla había sido llamado uno de los vencedores de la Batalla de Inglaterra, aquel Keith Park que, siendo comandante del 11 Group, había sido el más valioso colaborador de Dowding.

En Malta, Kesselring volvió a vivir en pequeña escala las mismas experiencias del ataque contra Gran Bretaña y también se puede decir que, en esta nueva ocasión, la Luftwaffe repitió algunos errores de entonces. Uno en especial: las estaciones radar jamás fueron atacadas en forma masiva. Una destrucción de las instalaciones cegaría literalmente a la RAF y, además, le quitaría a las unidades aéreas de Malta la posibilidad que tenían de hostigar continuamente de noche los aeropuertos de Sicilia con acciones particularmente eficaces, en especial desde que habían llegado los bimotores Beaufighter.

Por el contrario los ingleses, tal como lo habían hecho en su país, no descuidaron ningún detalle y no dejaron pasar ninguna ocasión para rechazar golpe tras golpe de la aviación enemiga. Lo que no podía llegar por mar se intentó hacerlo llegar con cualquier medio directamente desde Inglaterra por vía aérea. Inclusive los grandes y vulnerables Sunderland llevaron en muchos viajes a pilotos de caza voluntarios que iban a la isla para reemplazar las pérdidas. La isla fue la plataforma ideal para atacar aeropuertos, puertos, medios de trasporte del enemigo en cualquier período, excepto en la famosa "tormenta de fuego" de abril de 1942.

La aviación del Eje empleó el radar en Sicilia sólo en la segunda mitad de 1942. Se trataba de aparatos "Freya" y "Wurzburg", con los cuales comenzaron a funcionar finalmente en todos los aeropuertos sede de caza, italianos y alemanes, centros de operaciones que, mediante radiofonía se comunicaban directamente con los aviones en vuelo. Anteriormente, la Luftwaffe y la Real Aeronáutica habían utilizado el llamado "Sistema Alfa", que se basaba en la interceptación de las señales emitidas por los aparatos enemigos y que trasmitía a las tripulaciones no sólo el avistamiento por parte del enemigo, sino la aproximación y la dirección del ataque de los caza ingleses.

Operación "Pedestal"

Mientras italianos y alemanes descuidaban Malta por la aventura en Egipto, los aliados, convencidos de que la posesión de Malta representaba la única posibilidad de continuar la resistencia en África hasta la llegada de nuevas e ingentes fuerzas, intentaron nuevamente reforzar la isla. Esta vez, dado que era imposible escapar de la caza de los aviones de Creta y del núcleo de la flota italiana con base en Taranto, los ingleses se limitaron a organizar un solo convoy, que partió, sin embargo, desde Gibraltar. En la noche del 10 de julio, dejaron el estrecho catorce buques mercantes escoltados de manera imponente por dos naves de combate, tres portaaviones, sie-

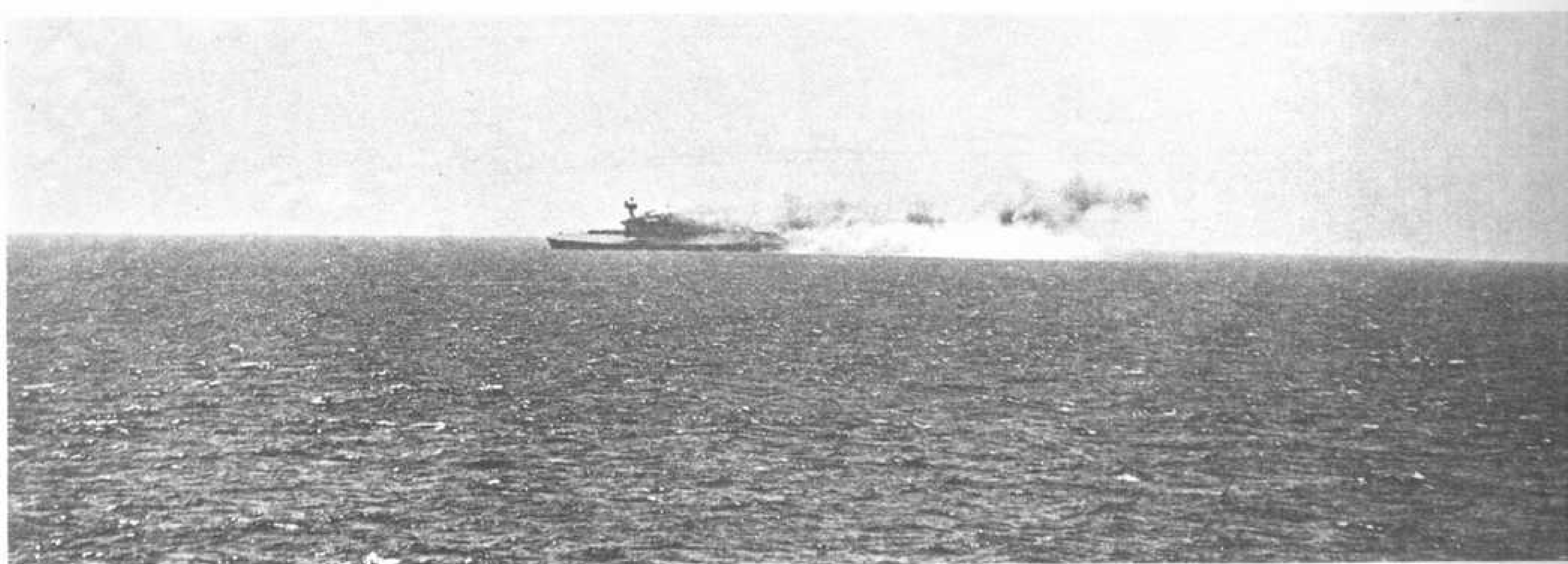








En orden descendente: uno de los temibles bimotores Bristol "Beaufighter" que la RAF había trasladado a Malta (Imperial War Museum). El portaaviones inglés Eagle se hunde después de haber sido alcanzado por un submarino alemán acechando en las proximidades del Estrecho de Gibraltar (Imperial War Museum). Un Ju.87D alemán detenido en el aeropuerto sardo de Alghero, listo para una acción contra unidades navales inglesas (Archivo Apostolo)





te cruceros, 25 cazatorpederos y flota menor.

La Real Aeronáutica y la Luftwaffe trasladaron una importante cantidad de aviones a Cerdeña y Sicilia. En Cerdeña los italianos lograron tener en servicio 90 aviones torpederos de los tipos S.79 y S.84. En total, en las dos islas estaban formados 321 aviones italianos de los diversos tipos. Desde Malta, los Beaufighter llevaron a cabo exitosos ataques diurnos en los aeropuertos de la zona de Cagliari, donde estaba en marcha la concentración de los aviones torpederos. Al anochecer del día 11 fueron destruidos entre Elmas y Decimomannu cinco S.79 con torpedo a bordo, y fueron dañados otros aviones entre los cuales había ocho S.79 y tres MC.202. Por la noche, en los dos campos continuaron las acciones de hostigamiento de los Wellington y Liberator. Malta comenzaba a hacer sentir nuevamente su peso. En Sicilia fueron desembarcados saboteadores en la desembocadura del Simeto, para atacar los aeropuertos, pero fueron capturados.

Desde el 11 de agosto, sobre las fuerzas navales británicas se desencadenó la ofensiva de la aviación del Eje. Los portaaviones trataron de oponer una defensa efectiva con sus caza embarcados, pero también las formaciones ítalo-alemanas estaban sólidamente bien escoltadas por MC.202, Re.2001 y Bf.109 y, los aviones atacantes, lograron llegar casi siempre a sus objetivos. Por primera vez, junto con sus aviones de picada Ju.88 y Ju.87, los alemanes utilizaron también los aviones torpederos He.111.

Los italianos hicieron alarde de novedades. Por primera vez se probó la motobomba F.F.: una bomba de mucho peso provista de motor eléctrico y de hélice la cual, después de ser lanzada con paracaídas, comenzaba a describir en el agua una espiral concéntrica, estallando al chocar contra eventuales obstáculos. Sin embargo, era imposible controlar los resultados del arma, que estallaba con retraso al pasar los aviones que la habían lanzado. De todos modos, ésta descompaginó las formaciones navales, que creían poder arreglarse con torpedos radiocomandados o minas magnéticas. Junto con los caza bombarderos CR.42, los italianos emplearon luego también dos Re.2001, cada uno equipado con una bomba de 640 kg debajo del fuselaje. Por último, se hizo decolar un S.79 radiocomandado, que estaba guiado en vuelo por un Cant. Z.1007 bis, piloteado por el creador de este sistema futurista: el general Raffaelli (el piloto del S.79 se había lanzado con paracaídas después del decolaje, sobre el aeropuerto de Villacidro, en Cerdeña). Debido a un insignificante desperfecto, en un determinado momento el S.79 ya no respondió a los impulsos del avión guía y prosiguió, chocando contra una montaña en la zona de Costantina (norte del África francés). Si no hubiese ocurrido este accidente, el avión habría sido guiado contra una importante unidad enemiga (portaaviones o nave de combate) y, a muy poca distancia, habría desenganchado una carga de alto potencial.

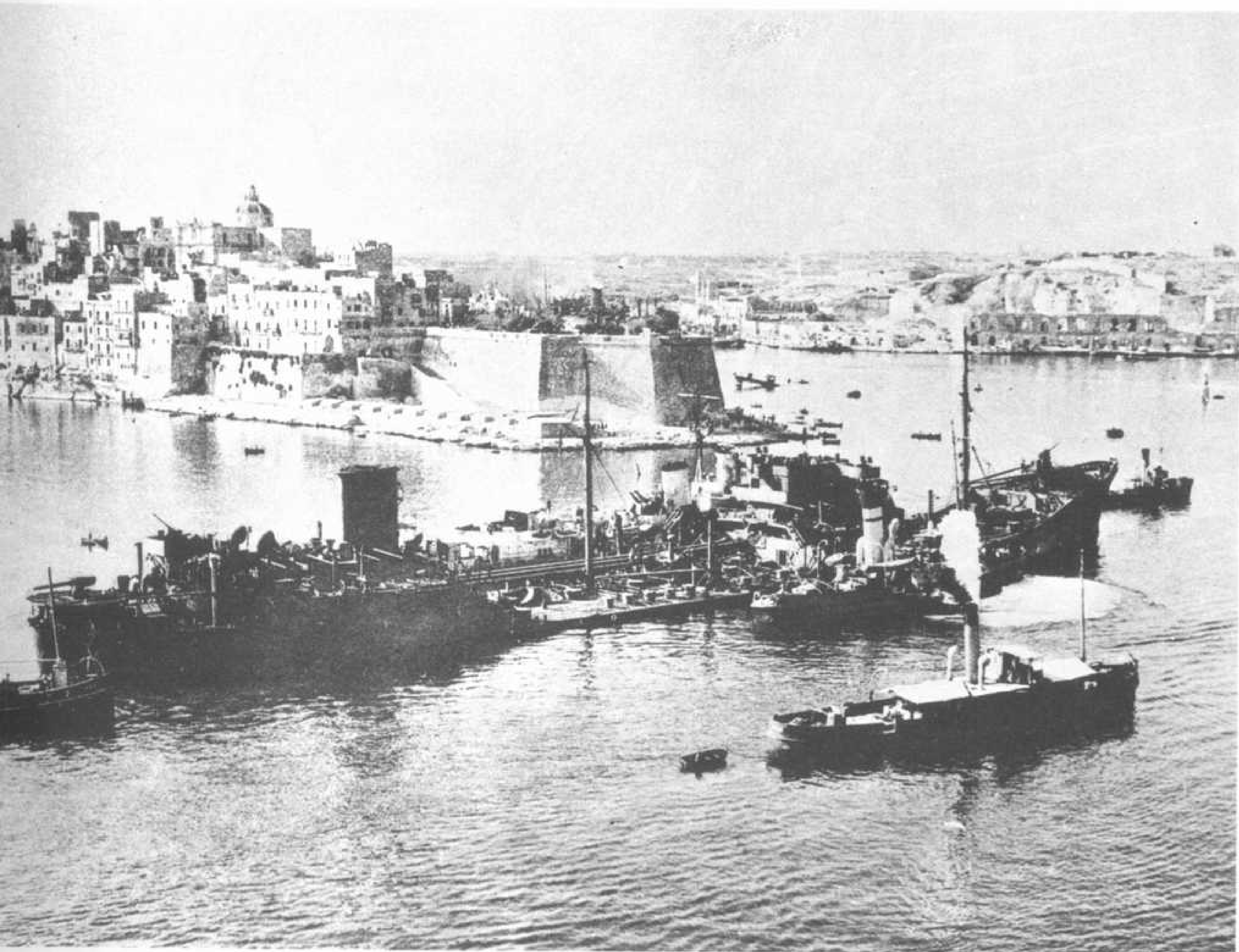
Los dos Re.2001 atacaron a las 13.15 horas del 12 de agosto. Éstos escogieron como objetivo el portaaviones Victorious y se acercaron a éste como si debieran aterrizar en él (desde lejos, su forma podía recordar vagamente la de los Hurricane embarcados y, la artillería británica no abrió fuego). Tranquilamente, los dos aviones lanzaron sus dos bombas, una de las cuales alcanzó la cubierta de vuelo, pero se deslizó sobre ésta y estalló en el mar.

El 14 de agosto, los He.111 torpederos del II CAA efectuaron una acción de localización de las unidades enemigas sin éxito. En el límite de su alcance, los Bf.109 de escolta viraron para emprender el regreso. Quedaron escoltando a los bimotores sólo tres Re.2001 del 2º Grupo. A 20 km de Linosa la formación fue atacada por muchos Spitfire. Los tres aviones italianos se interpusieron entre los aviones de ataque y los aviones torpederos y todos fueron derribados. Los aviones torpederos alemanes llegaron intactos a sus bases. En el curso de la batalla, un He.111 atacó con bombas un buque inglés, el Waymarana que, evi-

Antes de la acción contra el Victorious se monta una bomba de 640 kg debajo de un Re.2001 (derecha) (Archivo Catalanotto).
Abajo: el portaaviones inglés Indomitable bajo la acción de los Ju.87 del II CAA (Imperial War Museum).
Más abajo: una de las unidades mercantes sobrevivientes de la "batalla de mediados de agosto" de 1942, entra en La Valeta (Malta) (Imperial War Museum).







dentemente cargado de municiones, saltó en el aire envolviendo en la terrible explosión inclusive al avión atacante, dado que la altura a la que volaba era muy baja.

La victoria más prestigiosa fue obtenida por un submarino alemán que hundió al portaaviones Eagle, el único de los ingleses que estaba en condiciones de lanzar hacia Malta a los Spitfire. Durante una bien coordinada acción entre Ju.87 alemanes y aviones torpederos italianos S.79, los portaaviones sobrevivientes fueron acometidos por los bombarderos. El Indomitable fue atacado mientras la mitad de sus caza se hallaba en vuelo y los aviones debieron aterrizar en el Victorious. Pero aquí los Sea Hurricane no pudieron ser refugiados en el hangar porque, al no tener las alas replegables, no era posible ubicarlos en el ascensor. Para mantener despejado el puente, se arrojaron al mar todos los aviones que no eran plenamente eficientes.

Sobre el Indomitable los Stuka habían colocado tres bombas de mucho peso, que ocasionaron graves daños. En total, además del Eagle, los ingleses perdieron dos cruceros, un cazatorpedero y nueve buques mercantes. Algunas naves, aunque dañadas, lograron llegar a Malta; entre éstas el petrolero Ohio, que llevaba el precioso combustible para los caza de la isla. La operación "Pedestal", aun a costa de enormes pérdidas, significó probablemente la salvación de Malta y con ésta la posibilidad, para los ingleses que se apresuraron a aprovecharla, de paralizar las provisiones para el temible "Afrika Korps".



En orden descendente: la intervención americana fue masiva inclusive en el frente africano.
Un C-87, versión de trasporte del bombardero pesado B-24 Liberator, fotografiado en Kartum.
Una formación de Ju.87 alemanes, aterriza al regresar de una acción en un campo del desierto egipcio, sobrevolando la batería antiaérea de defensa (Archivo Bignozzi).
En 1942 llegaron a África septentrional los primeros Spitfire. En la fotografía, un Spitfire V del 145 Squadron decolando desde un aeropuerto de la Marmarica





LOS ALIADOS AL ATAQUE EN ÁFRICA

En el verano de 1942, los estados mayores combinados aliados no habían logrado definir aún la coordinación de los planes y la sucesión lógica de las acciones que pretendían resquebrajar progresivamente la máquina bélica del Eje. Los planes en ejecución todavía estaban inspirados en lo que, en forma teórica, había sido difundido en América e Inglaterra en el período anterior al conflicto.

Se estaba afianzando, sobre todo, el concepto de la intervención estratégica de la aviación, destinada a afectar el corazón de Alemania. Para poner en marcha este plan era necesario mantener las bases, donde éstas ya existían, o crear otras lo antes posible. En 1941, la aviación americana había puesto a punto un programa orgánico que preveía la fabricación de miles de bombarderos de mediano, largo y larguísimo radio de acción. Para los bombarderos pesados estaba previsto que operasen desde las bases británicas y desde las de Medio Oriente y África septentrional.

Los aeropuertos, ya existentes o a construir, serían utilizados también por los bombarderos medianos que deberían actuar en el campo táctico. Para los bombarderos muy pesados estaban previstas bases más alejadas, en Groenlandia, Islandia, África central y Asia, desde las cuales las imponentes alas actuarían siempre sobre Alemania y sobre los objetivos europeos, sin crear obstrucciones en las áreas de aeropuertos reservados a los bombarderos medianos y pesados.

Los siguientes acontecimientos retrasarían, por un lado, la salida de los primeros bombarderos muy pesados (B-29, B-32) hasta la parte final del conflicto, mientras que el B-36 saldría directamente una vez terminadas las hostilidades. Por otro lado, los sucesos tácticos y estratégicos hicieron precipitar la situación del Eje, de modo que el empleo de los B-17 y B-24 americanos y de los Lancaster ingleses fue suficiente para determinar la crisis de Alemania. Los B-29 y los pocos B-32 fueron empleados en su totalidad para doblegar a Japón; ninguno de estos aviones hizo su aparición en el teatro de guerra europeo.

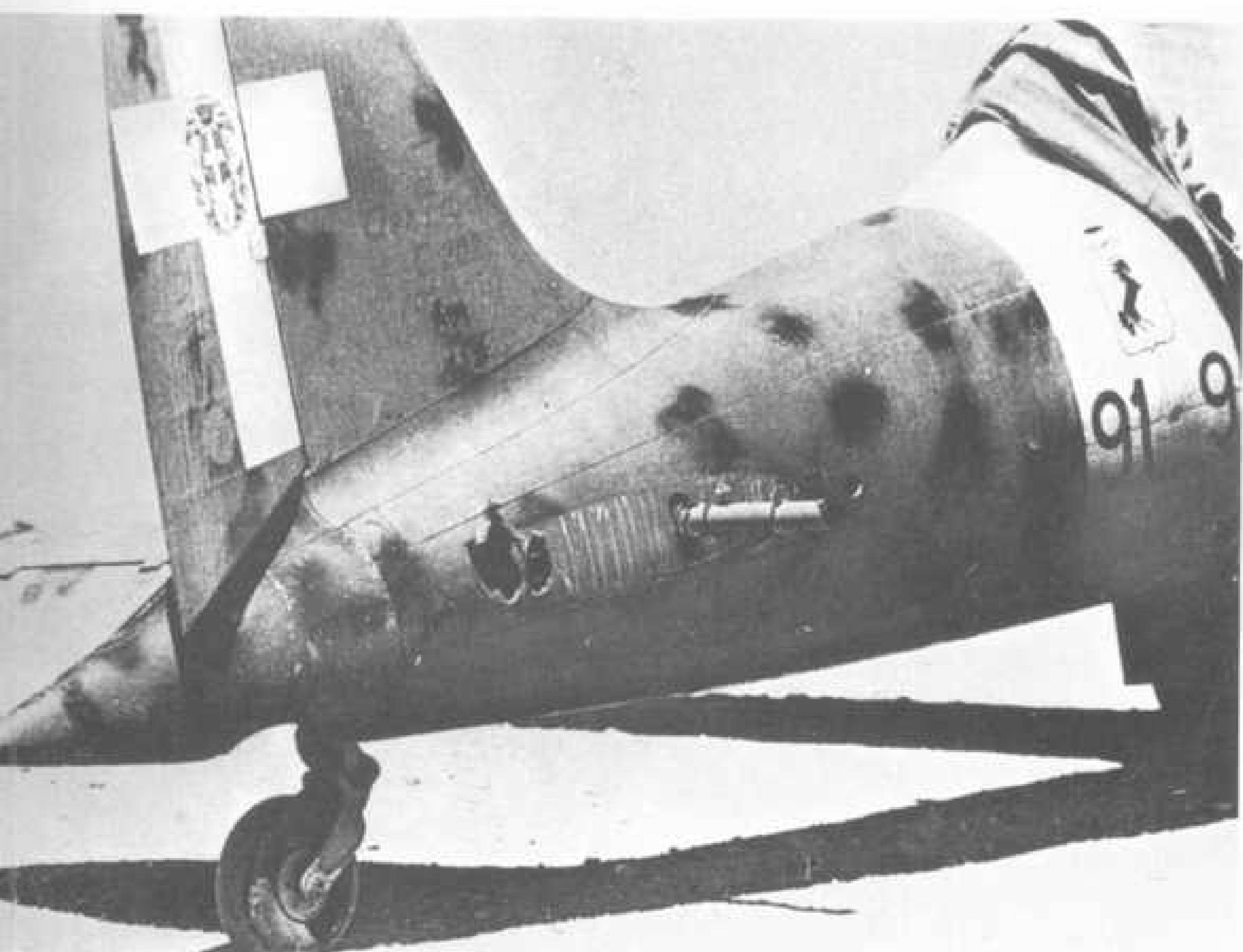
El abandono del empleo estratégico de la aviación por parte de la Luftwaffe permitió el uso de las bases en Inglaterra por los aliados y, desde 1942, la isla británica se convirtió en el inmenso portaaviones para los bombarderos de la 8a. Air Force americana y del poderoso "Bomber Command" británico. El mantenimiento de las bases en Medio Oriente, el dominio aéreo del Mediterráneo y la conquista de nuevas bases desde las cuales se pudiera atacar el amplio sector meridional del Eje, fueron las premisas que llevaron a los estados mayores aliados a las grandes operaciones del otoño de 1942.

Rommel se defiende

Una considerable fuerza aérea aliada iba formándose en el frente mediterráneo a través de las rutas que desde Florida, por el Caribe, Brasil y África central, aseguraban un aflujo de refuerzos cada vez más considerables de aviones americanos en los aeropuertos de Medio Oriente. Esto se producía precisamente en el período en que se desarrollaba la acción de Rommel y de su Afrika Korps, que después de la veloz carrera hasta El Alamein, intentaba vencer en vano la firme resistencia británica para llegar al Canal de Suez.

Aquí se puso de manifiesto una vez más la improvisación del Estado Mayor alemán respecto del área mediterránea. Rommel prosiguió sus ataques sin que ninguna organización le garantizase fuerzas de reemplazo en condiciones de sostener la confrontación con un enemigo que, técnica y cuantitativamente, parecía cada vez más aguerrido y sin problemas de seguridad para el aflujo de sus provisiones. La frustrada conquista de Malta dejó a los ingleses una plataforma desde la cual se llevó a cabo una despiadada guerra sin cuartel contra ese tráfico naval que debería garantizar al ejército blindado ítalo-alemán, por lo menos un mínimo indispensable de combustible, municiones y repuestos de material. Desde Malta, ya tenazmente defendida por los Spitfire y los Beaufighter, partieron siempre en mayor cantidad esas mortíferas acciones de bombarderos y aviones torpederos que, junto con los submarinos y las unidades livianas de superficie, liquidaron rápidamente la partida de los convoyes en favor de los aliados. Desde los campos del Nilo, unidades cada vez más compactas de Liberator atacaban continuamente el tráfico a lo largo de las rutas y en las bases de llegada y distribución de los abastecimientos. Una protección de caza ga-







A la izquierda, en orden descendente: una ametralladora antiaérea italiana en un aeropuerto del frente egipcio. En segundo plano, un Caproni Ca.309 de la aviación del Sahara (Aeronáutica Militar Italiana). Un Macchi C.202 de la 91a. Escuadrilla del 10 Grupo, 4a. Ala, piloteado por el teniente Bertolaso, perdió en vuelo el empenaje horizontal derecho durante una misión en Egipto, debido a un fenómeno de "flutter"; el aviador igualmente logró aterrizar (Aeronáutica Militar Italiana). En setiembre de 1942, saboteadores ingleses atacaron aeropuertos de la Cirenaica, provocando daños en los equipos y destruyendo muchos aviones. En la fotografía, el general Bastico inspecciona el campo de Barce después del raid de los ingleses; en primer plano, destruido, un Cant.Z.1007 bis de la 35a. ala (Archivo Palazzi). Abajo: cruces en los márgenes de un campo, en el desierto egipcio. En segundo plano, algunos Macchi C.200 de la 2a. Ala (Aeronáutica Militar Italiana)

rantizaba la inmunidad de los aeropuertos de partida, mientras que un gran número de bombarderos livianos y medianos, con el apoyo de los cazabombarderos, atacaba sin tregua la retaguardia del Eje, batía día y noche las líneas de comunicación, golpeaba en las mismas formaciones de primera línea, reducía —con acciones cotidianas sobre las bases— el potencial de la cada vez más reducida aviación ítalo-alemana.

En estas condiciones, se puede comprender fácilmente de qué modo los dos intentos efectuados por Rommel de romper el frente británico en la línea El Alamein-Qattara se estrellaban contra una resistencia que se apoyaba en factores de importancia determinante, como la superioridad aérea, la potencia de la artillería y la abundancia de las provisiones. Grave fue la derrota sufrida en la segunda batalla de El Alamein entre fines de agosto y comienzos de setiembre, cuando un violento avance de las fuerzas de Rommel fue detenido; éstas luego fueron peligrosamente contraatacadas por el 8º Ejército británico, ahora bajo el comando del general Montgomery.

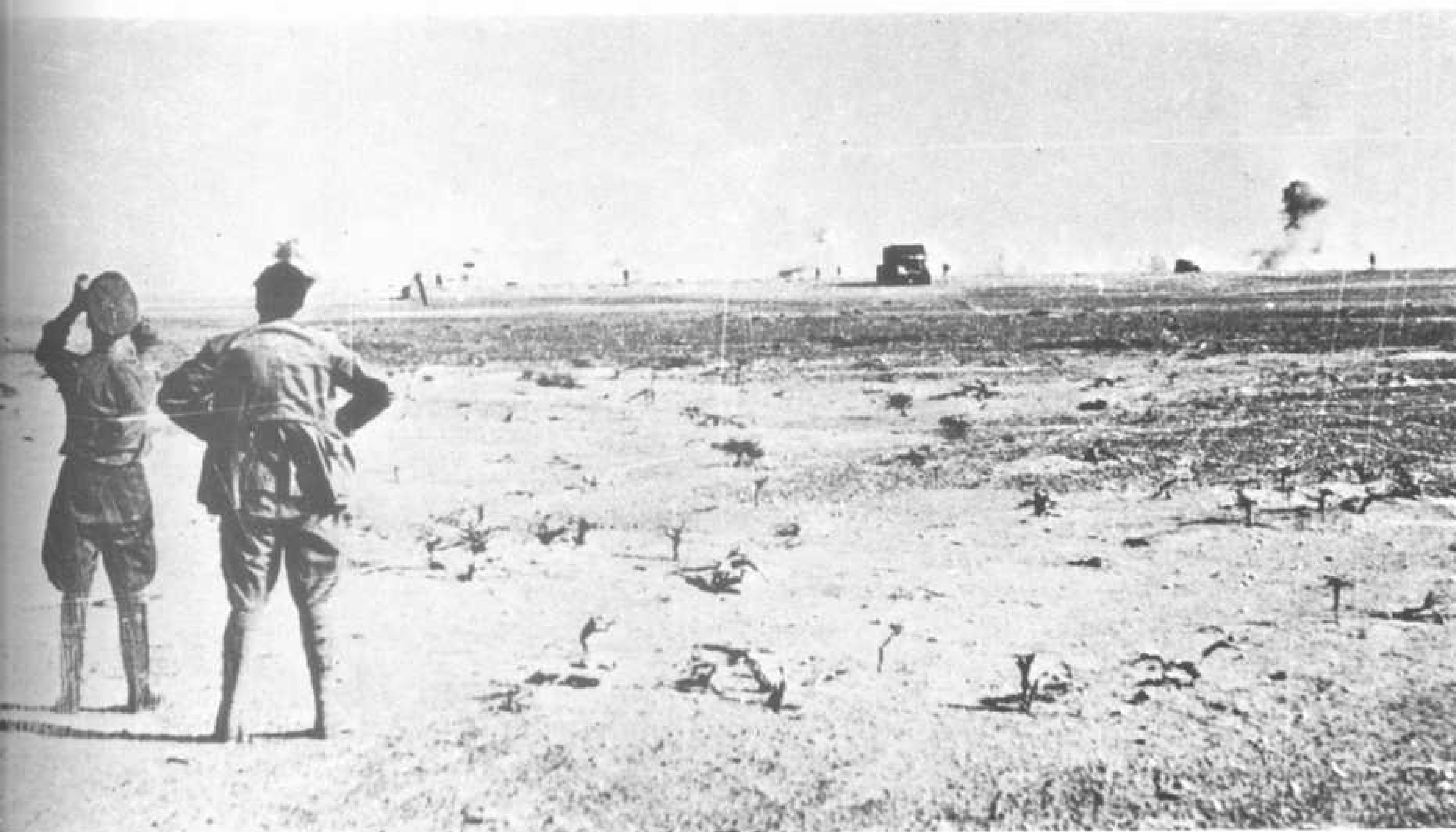
La aviación en crisis

En ese período, la aviación aliada en Egipto recibía continuos refuerzos de materiales y se enriquecía con nuevas unidades. Hacían su aparición los bombarderos B-25 "Mitchell" y B-26 "Marauder" de fabricación americana. Llegaban nuevas unidades de Spitfire, todas de la versión Mk.V con cañones. Al inicial 145 Squadron que apareciera desde junio, se había sumado el 601 que provenía de Malta. Por lo tanto, se había llegado al absurdo de que Malta se convertía ella misma en proveedora de refuerzos a las unidades en Egipto. Para la guerra en el desierto, contra los tanques se revelaron letales, junto con los Beaufighter, los nuevos Hurricane IIC con cuatro cañones de 20 mm que, en poco tiempo, serían seguidos por la versión aun más poderosa IID, con dos armas de 40 milímetros.

La 5a. Escuadra italiana, en cambio, debió enviar nuevamente a su patria a la diezmada 1a. Ala, que pasó los restantes M.C. 202 a la unidad gemela, la 4a., y a un grupo de la 3a. La línea de ataque estaba constituida por la 2a. Ala y por un Grupo con los Macchi C.200, por dos Alas y un Grupo de CR 42; también había un ala de bombarderos, la 35a., con los Cant.Z.1007 bis. Otras unidades de caza se hallaban en Libia para la defensa de las bases y los puertos, junto con unidades de aviones torpederos, de aviones de reconocimiento y de aviones para las operaciones en el Sahara.

Los alemanes disponían fuerzas varias, por lo menos con cuatro Gruppen de Bf.109 (generalmente un Geschwader completo más un Gruppe), dos Gruppen de Ju.87, un Gruppe de Bf.110, un





Rommel —de espaldas, usando los prismáticos— observa (izquierda) los efectos de un bombardeo aliado sobre posiciones alemanas, en Egipto (Archivo Palazzi). Abajo, en orden descendente: para los reabastecimientos en el teatro de operaciones del Mediterráneo, los alemanes emplearon los planeadores Gotha G.242, preparados para la fracasada operación sobre Malta (Bundesarchiv, Koblenz). Hurricane ingleses después del avance británico en Egipto. En primer plano, los restos de un Bf.110 del ZG 26. El general Galland, inspector de la caza alemana, durante una de sus muchas visitas a las unidades de esta especialidad, en Italia. Junto a él se encuentra el Oberstleutnant Lützow, del 77 JG (Bundesarchiv, Koblenz)

Gruppe de caza nocturnos Ju.88C. Unidades de Ju.88, He.111, Ju.87 y Bf.110 intervenían, cuando era necesario, desde la cercana Creta donde, sin embargo, la importancia de las fuerzas del X Fliegerkorps había disminuido mucho debido al envío urgente de importantes unidades de bombardeo, al frente ruso.

Comandos contra los aeropuertos

Mientras los aliados preparaban su nueva ofensiva en el frente egipcio, con el fin de reducir aun más las ya reducidas posibilidades de la aviación ítalo-alemana, los ingleses intentaron a mediados de setiembre, algunos coordinados golpes por sorpresa contra aeropuertos y bases de Cirenaica. No está claro cómo fue que, disponiendo de una importante aviación de bombardeo, los ingleses prefiriesen confiarse a costosas y elaboradas operaciones con el fin de obtener los mismos resultados que se podrían lograr con eficaces acciones aéreas. De todos modos, más allá de los resultados, que existieron, las acciones de los comandos tuvieron también un pesado efecto sicológico en la moral de los hombres de la retaguardia del Eje que, a pesar de hallarse a miles de kilómetros del frente, se sentían expuestos a la directa ofensiva enemiga.

Las acciones del Long Range Desert Group habían comenzado, se puede decir, con el primer golpe de cañón en la frontera libia-egipcia, en 1940. Más reciente era el Special Air Service. Se trataba de unidades móviles apoyadas por la aviación y formadas por elementos de la RAF a bordo de veloces y muy armados vehículos, especializados en el ataque a objetivos aeronáuticos. Las acciones de estas unidades, que se caracterizaban por ese toque deportivo y azaroso que jamás falta en la tradición militar británica, se vinculaban con las equivalentes de las idénticas acciones de los tanques del comandante Samson, en la Primera Guerra Mundial.

En Tobruk se intentó, inclusive, una operación anfibia para la conquista temporaria y la sucesiva destrucción del puerto libio más próximo al frente. Al alba del 14 de setiembre, se presentaban ante la rada un crucero, cuatro cazatorpederos y nueve lanchas torpederas inglesas que llevaban a bordo unidades de desembarco. Mientras comenzaba el duelo entre las artillerías costeras y las unidades inglesas, intervenían los Macchi 200 del 13 Grupo del mayor Viale, que atacaban en picada con bombas y luego escapaban entre las naves, hacia el aeropuerto, para reabastecerse. Los Macchi hundieron con bombas y ametralladoras al cazatorpedero Zulu y a muchas de las lanchas torpederas.

El crucero Coventry fue hundido por los bombarderos alemanes (probablemente Ju.88), mientras que un segundo cazatorpedero fue hundido por las baterías costeras. La operación concluyó con un total fracaso inglés. Increíblemente, la acción había sido llevada a cabo sin que por parte de los ingleses existiese la preocupación de garantizar a las naves una mínima protección aérea. Una vez más se demostró que la intervención de la aviación sin oposición aérea garantizaba el éxito total sobre los objetivos navales.

Simultáneamente, los aeropuertos alrededor de Tobruk y Bengasí eran atacados por núcleos de camionetas del SAS. Los comandos eran rechazados en todas partes. El único éxito impor-











Un Macchi C:202 (arriba, a la izquierda) del 155 Grupo, derribado en Malta por el aviador "Screwball" Beurling (Imperial War Museum). Arriba, a la derecha: Ju.88 y Bf.110 del Fliegerführer Afrika bajo un bombardeo aliado (Archivo Catalanotto). Abajo: un avión americano C-47 de trasporte, mientras sobrevuela la zona de las pirámides. Los aliados emplearon intensamente a la aviación logística (Archivo Apostolo). Más abajo: el as alemán Hans Joachim Marseille, fotografiado durante su última licencia en Alemania, mientras observa el nuevo Bf.109G; en primer plano, con las manos en los bolsillos, el proyectista Messerschmitt (Archivo Bignozzi)





tante fue obtenido en Barce, donde camionetas del Long Range Desert Group y del Special Air Service irrumpieron en el aeropuerto, proviniendo de una zona de la que menos se esperaría un ataque y, es decir, de la ciudad. En la acción, conducida de manera ejemplar, se destruyeron siete Cant. Z. 1007 bis, seis Ca.311 de reconocimiento, un S. 79, un Ca. 309 y un Fi. 156, mientras que muchos otros aviones de diversos modelos fueron dañados gravemente. Algunos días después, elementos de las Fuerzas Libres Francesas atacaban el Oasis de Gialo, en cuya liberación intervinieron importantes fuerzas aéreas que, al final, restablecieron la situación. Particularmente importante fue la intervención germana, con el aporte de nada menos que 78 Ju.88 desde Sicilia.

Estas acciones por sorpresa eran bastante comunes en los campos y las guarniciones del desierto. Algún tiempo antes, en una de las tantas bases trampolín que la RAF dispersaba en la inmediata retaguardia, habían aterrizado algunos S.82 escoltados por cuatro Bf.110. Mientras los caza aseguraban la protección en el campo, de los aviones de trasporte habían desembarcado zapadores italianos y alemanes que habían destruido los depósitos de combustible y provisiones y minado las pistas.

Una acción espectacular fue llevada a término por un He.111 alemán, cuya tripulación había querido que a bordo del mismo estuviese como navegante un experto piloto colonial italiano, el capitán Vimercati de Sanseverino. El He.111, que había decolado desde un aeropuerto avanzado de Fezán, llegó al límite de su alcance y atacó la base francesa de Fort Lamy, a orillas del lago Chad, base por la cual pasaban los reabastecimientos de aviones para Medio Oriente.

Duelos estratosféricos sobre Suez

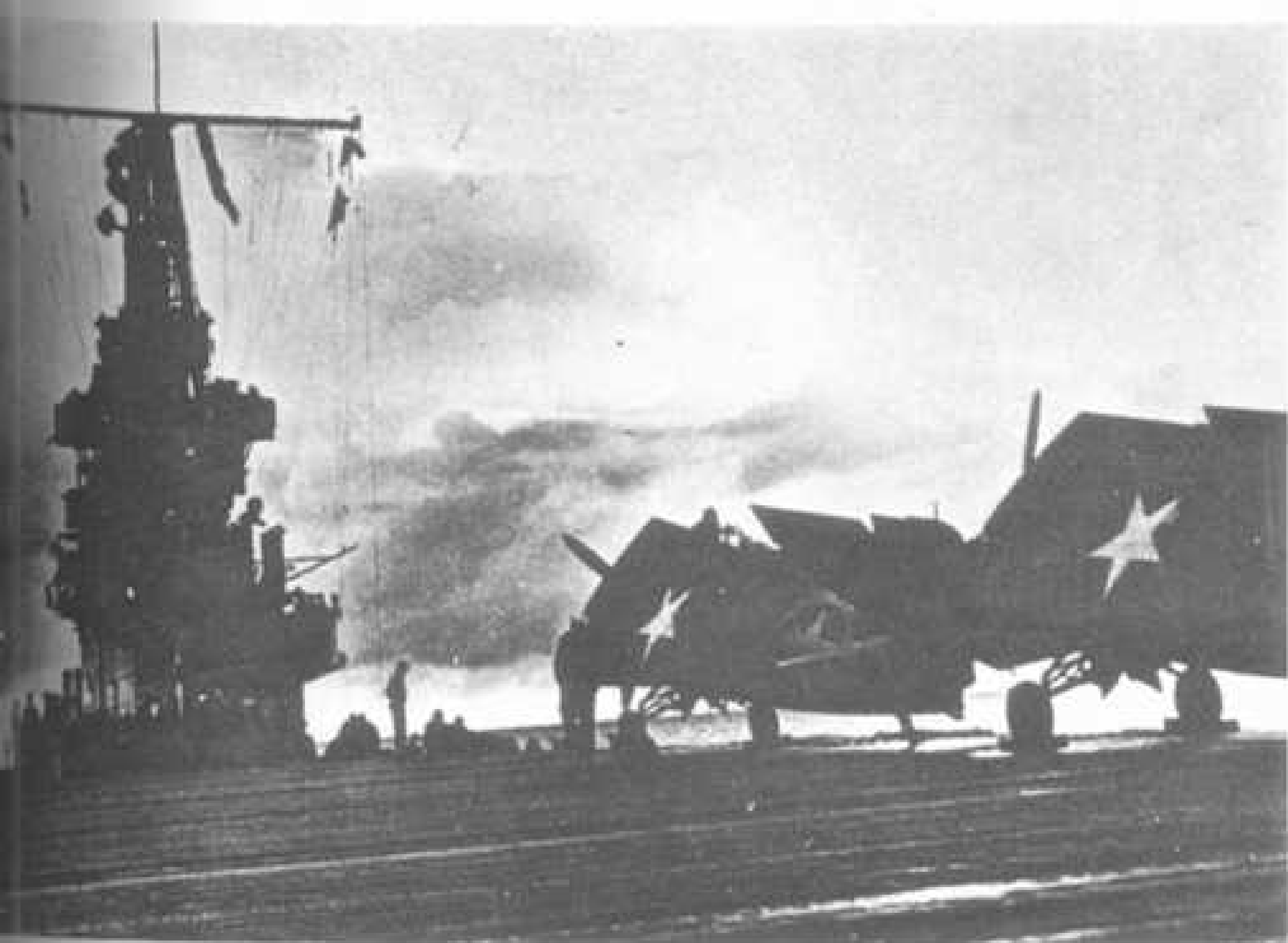
El Estado Mayor alemán, para mantener bajo control el aflujo de provisiones aliadas en la zona del canal, había enviado desde hacía tiempo a Creta, al aeropuerto de Kastelli, a la 123a. unidad con Ju.86P-2 especiales, modificados para alcanzar alturas muy elevadas y desarrollar por lo tanto, con toda seguridad, sus misiones de reconocimiento. Los Ju.86 que se alternaban en las arriesgadas misiones eran pocos, pero no por esto los resultados obtenidos por los mismos podrían ser sobrestimados. Los alemanes, una vez más, no tuvieron en cuenta la terquedad y la deportiva emulación de los pilotos ingleses.

Ya en la Primera Guerra Mundial había existido entre los ingleses quien había reducido el peso de su propio S.E.5 para poder atacar a los rápidos e invulnerables aviones de reconocimiento germanos. Entre uno y otro vuelo, efectuado para probar los aviones recién llegados de Inglaterra o reparados en el lugar, los aviadores de la 103a. Maintenance Unit redujeron el peso de sus Spitfire V y se entrenaron para trepar al límite de las condiciones de sustentación. Se redujo el equipo radioeléctrico y el armamento fue llevado a dos ametralladoras de 12,7 mm solamente.

Los Ju.86 actuaban muy por encima de los 10000 metros y, a esas alturas, con la aerodinámica y los motores de entonces, no era fácil efectuar maniobras y mucho menos disparar. De los primeros intentos sólo se obtuvieron fracasos, hasta que un solitario Spitfire logró ponerse un día a la zaga de un lento Ju.86 de ala enormemente desarrollada. Ante la primera ráfaga el piloto perdió el control del caza, que precipitó hacia alturas más acordes con sus características. Finalmente, perfeccionando las tácticas y la técnica de vuelo, el Flying Officer Reynolds, el 24 de agosto de 1942, logró sorprender a un Ju.86 P-2 a una altura de aproximadamente 13000 metros, en la vertical de El Cairo, alcanzó el motor derecho de éste y lo hizo precipitar al mar. Otros dos Junkers fueron derribados sucesivamente.

"La estrella del desierto"

Entre la creciente potencia aérea aliada y aquélla en declinación del Eje, había una diferencia: las muchas unidades representativas de cada región del Commonwealth y las de la USAAF,





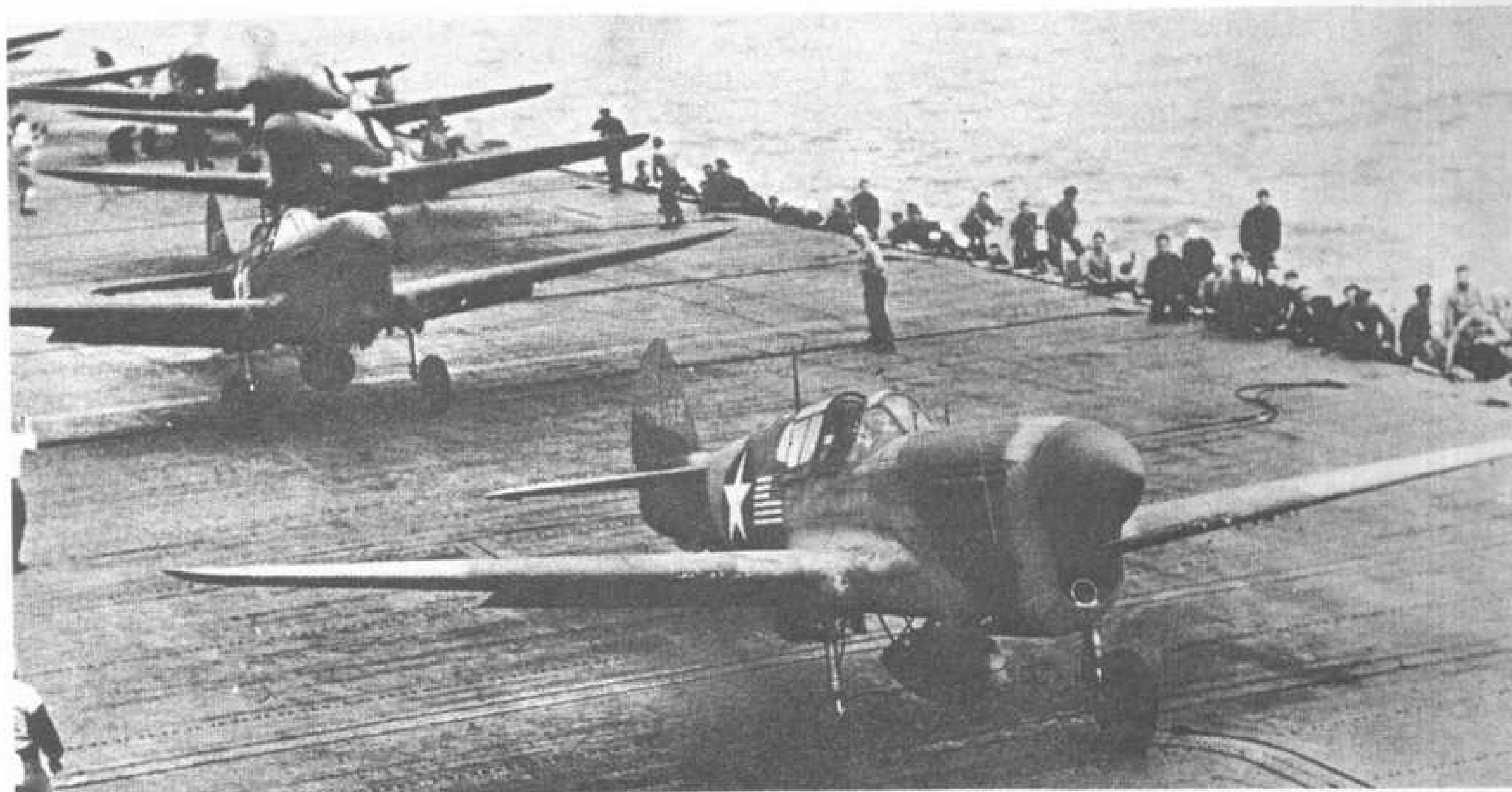


A la izquierda, en orden descendente: en un portaaviones americano de escolta, algunos caza F4F Wildcat durante las operaciones de desembarco en el Marruecos francés. Los ítalo-alemanes respondieron inmediatamente al desembarco aliado en el norte de África, ocupando Túnez mediante una acción aeronaval. En la fotografía, algunos Fiat G.12 desembarcan tropas italianas en Túnez (Aeronáutica Militar Italiana). Los italianos atacaron con los aviones torpederos a los convoyes aliados para Argelia. En una acción fue derribado el avión del mayor Buscaglia (en la fotografía), comandante del 132 Grupo de aviones torpederos, quien fue hecho prisionero (A.M.I.). Abajo: caza americanos Curtiss P-40F "Warhawk" decolan desde a bordo del portaaviones Chenango con dirección hacia uno de los aeropuertos del norte del África francesa

podían permitirse el lujo de sustituirse e integrarse entre sí, mientras que los aviadores italianos y alemanes estaban obligados a permanecer continuamente en actividad, efectuando normalmente dos o más acciones por día. Esto también puede explicar la elevada cantidad de victorias obtenidas individualmente por los pilotos del 27 Jagdgeschwader y por los diversos Gruppen del 53 y del 77 que estuvieron al lado de ellos. Es probable que algunas de la gran cantidad de victorias denunciadas por los cazadores del Fliegerführer Afrika no correspondiesen a la realidad. El caso es que, entre las pérdidas denunciadas por los ingleses y las victorias reclamadas por los alemanes no existe una diferencia determinante y es cierto, de todos modos que, individualmente, los pilotos de los grupos de caza germanos en África septentrional demostraron que tenían una excepcional preparación, sumada a la disponibilidad de un avión, el Bf.109 que, en el trascurso de un año y medio había sido perfeccionado desde las versiones E y F hasta la G. En agosto de 1942, esta última comenzaba a ser distribuida inclusive al 27 Jagdgeschwader, en Egipto, representando un verdadero progreso respecto de todos los aparatos aliados exhibidos hasta entonces en África, incluido el último y prestigioso Spit V.

Entre los pilotos germanos más expertos, uno en particular se volvió legendario: el capitán Hans Joachim Marseille. El joven aviador alemán (21 años) había llegado a Libia en 1941 e, inmediatamente, había demostrado ser uno de los pilotos más hábiles del 27 Jagdgeschwader. Cuando llegó a África, ya contaba en su haber con siete victorias obtenidas en los anteriores ciclos operativos de la Luftwaffe. Marseille, de figura longilínea, elegante, recordaba en estilo un poco más moderno, al "personaje" Von Richthofen. Uniendo la audacia al razonamiento, dueño absoluto del medio empleado al igual que aquél, Marseille vivía para el vuelo y para la embriaguez de la victoria. Paralelamente a Richthofen fue respetado y luego admirado por los enemigos que hoy lo recuerdan todavía como si hubiese sido uno de ellos.

"Él era el prototipo del piloto de caza de novela. Extrovertido, jovial y, en suma, no corrompido por sus éxitos. Comandaba su Bf.109 con increíble maestría y, mientras la mayor parte de los pilotos alemanes reducía la velocidad durante el combate, él gustaba arrojarse en el entrevero a todo poder; era fácil reconocerlo por las blancas huellas de condensación que aparecían en las puntas de las alas de su caza, durante sus estrechas y muy veloces viradas. Era entusiasmante verlo lidiar en el combate maniobrando en breves distancias contra los más ágiles aviones británicos, cuando entraba en su cerco defensivo, reduciendo el motor y bajando los hipersustentadores y logrando virar, de este modo, en un ángulo más reducido que sus enemigos. Su excepcional habilidad de pilotaje y su increíble capacidad para disparar anticipando las evoluciones de sus enemigos, hacían de sus combates un espectáculo tan fantástico que algunos de sus camaradas de probada capacidad, como Franzisket y Homuth, interrumpían algunas veces el combate para admirar su maestría. Dotado de una magnífica vista y de rapidísimos reflejos, volar era su vida y su pasión." Éste es el sugestivo retrato de Marseille (quizás algo literario), escrito en colaboración por un inglés, Cristopher Shores, y un alemán, Hans Ring, en el libro *Fighters over the desert*. Mucho más escuetamente, Galland recuerda de este modo a su joven colega: "Marseille es el insuperado virtuoso de la aviación de caza de la Segunda Guerra Mundial. Sus hazañas parecen aún hoy inverosímiles y, después de su muerte, no fueron igualadas por ninguno. Su vida de aviador se desa-





Las tropas del Eje ocuparon militarmente las regiones de Francia que se hallaban bajo el control del gobierno colaboracionista de Vichy. Buena parte de la aviación francesa se adhirió a la causa de los aliados. A la izquierda, el mariscal Petain, jefe del gobierno de Vichy, pasa revista en Aulnat a una unidad de caza Bloch 152 (Archivo Catalanotto). Abajo, a la izquierda: un caza alemán Bf. 109G, perteneciente al 53 Jagdgeschwader "As de Pique", en un campo de Túnez (Archivo Bignozzi). Abajo, a la derecha: en las últimas fases del combate en Libia, los alemanes emplearon contra los tanques aliados algunos ejemplares del Henschel Hs. 129, provisto de cañones de 20 y 30 mm (Bundesarchiv, Koblenz)





rrolló en el breve término de poco más de un año. En este tiempo, se le registran 388 vuelos contra el enemigo y 158 victorias aéreas, de las cuales 151 tuvieron lugar en África".

Marseille cayó al regresar de una acción, el 30 de setiembre de 1942. Como Richthofen, ardía por la exaltación del combate a toda costa. Su gran día había sido el 1º de setiembre, cuando había intervenido muchas veces en combate contra los P-40 y Hurricane. Ese día, los alemanes le acreditaron 17 victorias, pero los ingleses sostienen que ese día perdieron 20 caza y excluyen el hecho de que Marseille por sí solo haya podido acumular tantos éxitos. Después de todo, que hubiera obtenido 17 victorias o no, no tiene especial importancia; sin embargo, subsiste la extraordinaria y reconocida capacidad de piloto de caza que hace de Marseille quizás el último de los héroes románticos de la aviaciación. Cuando murió, el as alemán piloteaba el nuevo Bf.109G, al que había inspeccionado y disfrutado durante su última permanencia en Alemania. Lo traicionó una pérdida de glicol, el líquido de refrigeración del motor, inconveniente del que adolecía comúnmente el nuevo caza. Si hubiese estado menos extenuado por el cansancio de tantos combates, tal vez se hubiese salvado. Con los reflejos algo lentos, cuando se arrojó de su caza ya estaba muy cerca del suelo y, semiintoxicado por los vapores de glicol según los soldados, no tiró de la manija de abertura del paracaídas.

El Alamein

El fin de Marseille era una lúgubre señal de los tiempos que se avecinaban para el Eje, en Egipto. Sólo algunas semanas después, en la noche del 23 de octubre de 1942, una tempestad de proyectiles se lanzaba sobre las posiciones ítalo-alemanas. El 8º Ejército pasaba al ataque con el fuego de 1000 cañones. Al día siguiente, los Squadron británicos y los Group americanos intervenían en masa para apoyar a las tropas atacantes. La resistencia agotó en el lugar la división italiana de paracaidistas "Folgore" (Rayo) y la brigada alemana del general Ramcke. Eran las unidades que habían sido preparadas para la conquista vertical de Malta y que, de manera absurda, aunque heroicamente, concluían su vida operativa en la aridez del desierto.

La inevitable retirada del ejército ítalo-alemán se produjo bajo una constante superioridad aérea por parte de los aliados y con el progresivo agotamiento de las escasas fuerzas del Eje. Al comienzo de la batalla, de 600 a 700 aviones italianos y alemanes hacían frente a los aproximadamente 1500 aviones de primera línea de los aliados. Mientras que entre los aviones del Eje se hallaban aparatos como el CR 42, en las filas de los aliados se hallaba lo más moderno que el arsenal anglo-americano podía proveer entonces. Catorce Squadron estaban basados en los Hurricane (uno con los de la versión 2D), ocho en los P-40, cinco en los Spitfire V, dos en los Beaufighter, cuatro en los A-30 "Baltimore", cuatro en los B-25 "Mitchell" y dos en los A-20 "Boston", además del considerable aumento en las unidades de bombarderos pesados Halifax, Liberator y Wellington. Además había tres Squadron de P-40 "Warhawk" del 57 Fighter Group americano y Group de B-24, B-25 y B-26, también de la USAAF. La Desert Air Force tenía en servicio, además de los ingleses, pilotos australianos, sudafricanos, de Rhodesia, neocelandeses, griegos y yugoslavos.

Operación "Torch"

La primera operación combinada puesta en funcionamiento por los aliados, aunque con muchas dificultades organizativas, fue el desembarco de fuertes contingentes en toda la franja del norte de África francés, desde Marruecos hasta Argelia. En un principio indicada como "Gymnast", la operación luego fue denominada por Churchill significativamente "Torch" (antorcha). El mando de las operaciones fue confiado al general Eisenhower y se requirió todo el tacto de los ingleses y los americanos para inclinar a su favor a los franceses, que no habían olvidado las agresiones británicas a los puertos de Argelia y Marruecos en 1940.

Los grupos navales eran fundamentalmente dos. El americano emprendió su ruta desde el puerto de Norfolk, en la úl-



Un Ju.87D-1 Trop. (izquierda) del 3º Stukageschwader en un aeropuerto de África septentrional, en 1942 (Bundesarchiv, Koblenz).
Abajo, a la derecha: después de una breve y efímera oposición, las fuerzas francesas apoyaron firmemente a los aliados. En la fotografía, soldados franceses asisten a un Spitfire IX en una unidad inglesa (Archivo Alata). Más abajo: en la rada de Bougie, la aviación del Eje hizo impactos en dos grandes buques mercantes aliados; la explosión de una de las bombas de mucho peso desenganchadas, hizo que el buque se recostara sobre un costado (Archivo Pafi)

tima semana de octubre, con dos escuadras de protección. Durante el viaje, las imponentes formaciones navales, reunidas en un único convoy, cambiaron su ruta en forma repetida para escapar del avistamiento por parte del enemigo. Después de una nueva desviación en Gibraltar, el 6 de noviembre se dirigieron decididamente hacia el Marruecos francés. Las unidades inglesas, en cambio, partieron desde Belfast y el Clyde, entre el 22 y el 26 de octubre. Reunidos en convoy, pasaron muy lejos de las costas del Golfo de Vizcaya y, el 4 de noviembre, entraron en el Mediterráneo como si hubiesen querido intentar una acometida en el Canal de Sicilia. En Gibraltar, la fuerza "H" asumió la escolta del convoy británico.

En la operación participaron en total 12 portaaviones. La mayor parte eran ingleses: el Formidable y el Victorious con la fuerza "H", el Furious, el Argus y los de escolta Biter, Dasher y Avenger con los convoyes. Como novedad técnica, junto con los habituales Martlet, Sea Hurricane, Swordfish y Albacore, aparecía por primera vez la versión de portaaviones del Spitfire V, el Seafire I.

En su fuerza de ataque, los americanos tenían en servicio al Ranger y a los cuatro portaaviones de escolta Chenango, Sangamon, Santee y Suwannee. A bordo se hallaban caza Wildcat, aviones torpederos Avenger y aviones de picada Dauntless. Solamente el Chenango llevaba 78 Curtiss P-40F "Warhawk", que debían ser lanzados para aterrizar luego en los aeropuertos marroquíes. En el Ranger se hallaban también tres pequeños biplaza de observación Piper L-4 de la aviación del ejército.



Los Wildcat del Ranger comenzaron, el 8 de noviembre, los ataques contra los aeropuertos franceses, donde se hallaban caza D.520 y P-36 y multimotores de diversos modelos, como los bimotores Douglas DB-7 de la Armée de l'Air mientras que en los ataques aeronavales sobre las ciudades participaron los Dauntless. Los aviones del Suwannee hundieron un submarino francés confundiéndolo con uno alemán. Los caza franceses atacaron violentamente a los Wildcat del Ranger que trabaron combate, derribando ocho de ellos y perdiendo cuatro propios. El Chenango lanzó sus P-40, que aterrizaron en diversas condiciones en los aeropuertos ubicados en los alrededores de Casablanca donde, entre tanto, se estaba debilitando la no muy firme resistencia de los franceses. Otros P-40 fueron lanzados desde el portaaviones de escolta británico Archer.

En el sector argelino, la resistencia francesa fue menos cruenta. Sin embargo, también aquí hubo combates y los Hurricane derribaron cinco caza franceses. Una directriz de desembarco se dirigió hacia la zona de Orán, donde rápidamente se establecieron cabezas de puente, y otra hacia Argel. En la tarde del 10 de noviembre, la ocupación de Orán y Argel estaba concluida, a continuación de un armisticio firmado por el almirante francés Darlan. Ya desde el día 8, en Blida y Maison Blanche, en las cercanías de Argel, habían comenzado a aterrizar un Squadron de Hurricane proveniente de Gibraltar y dos de Spitfire: sin embargo, los aviones habían agotado el combustible, después de un largo vuelo y permanecieron inutilizables y peligrosamente expuestos hasta que, dos días después, llegaron los abastecimientos. No tuvo gran éxito el desembarco de una brigada de paracaidistas ingleses que, llegados directa-

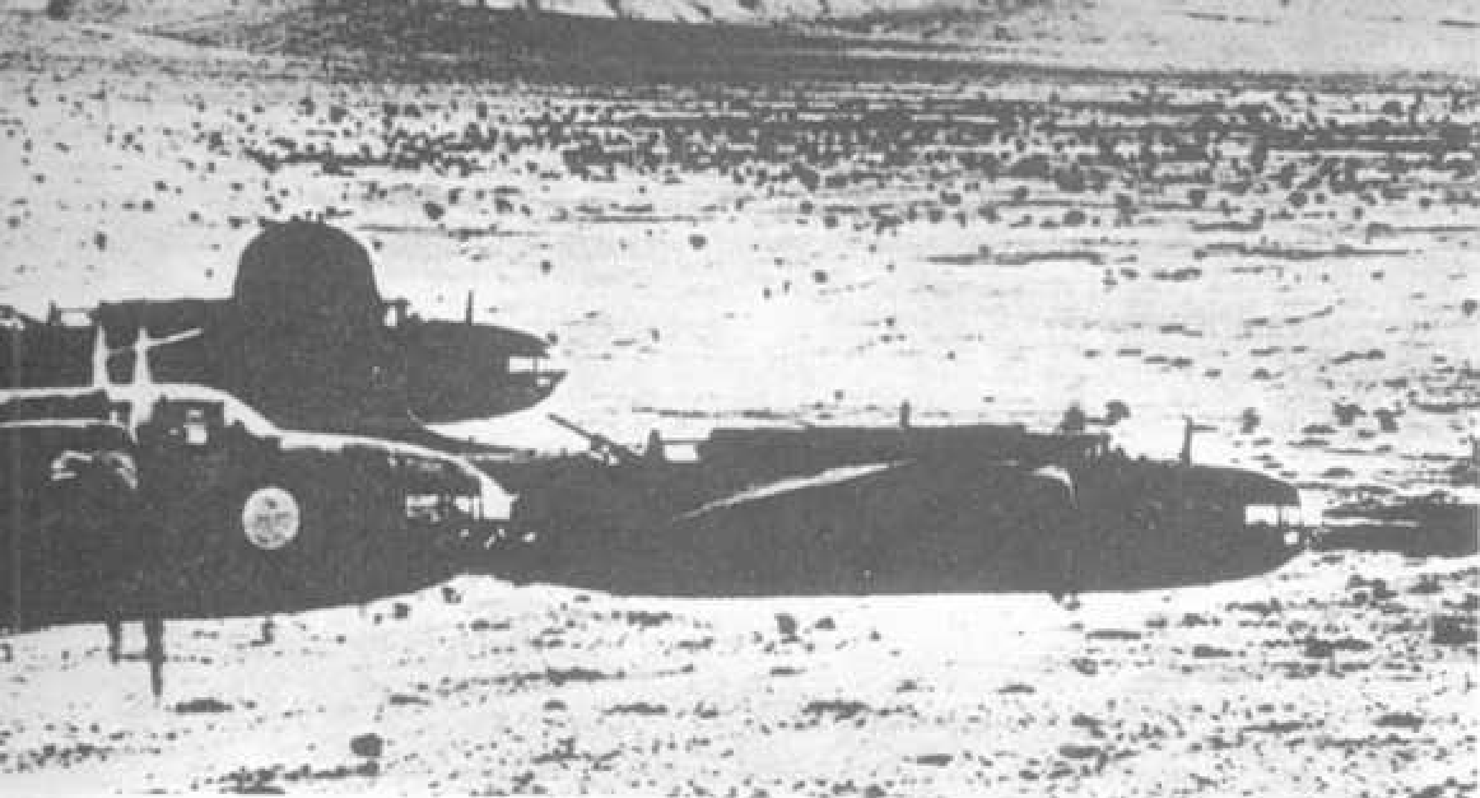


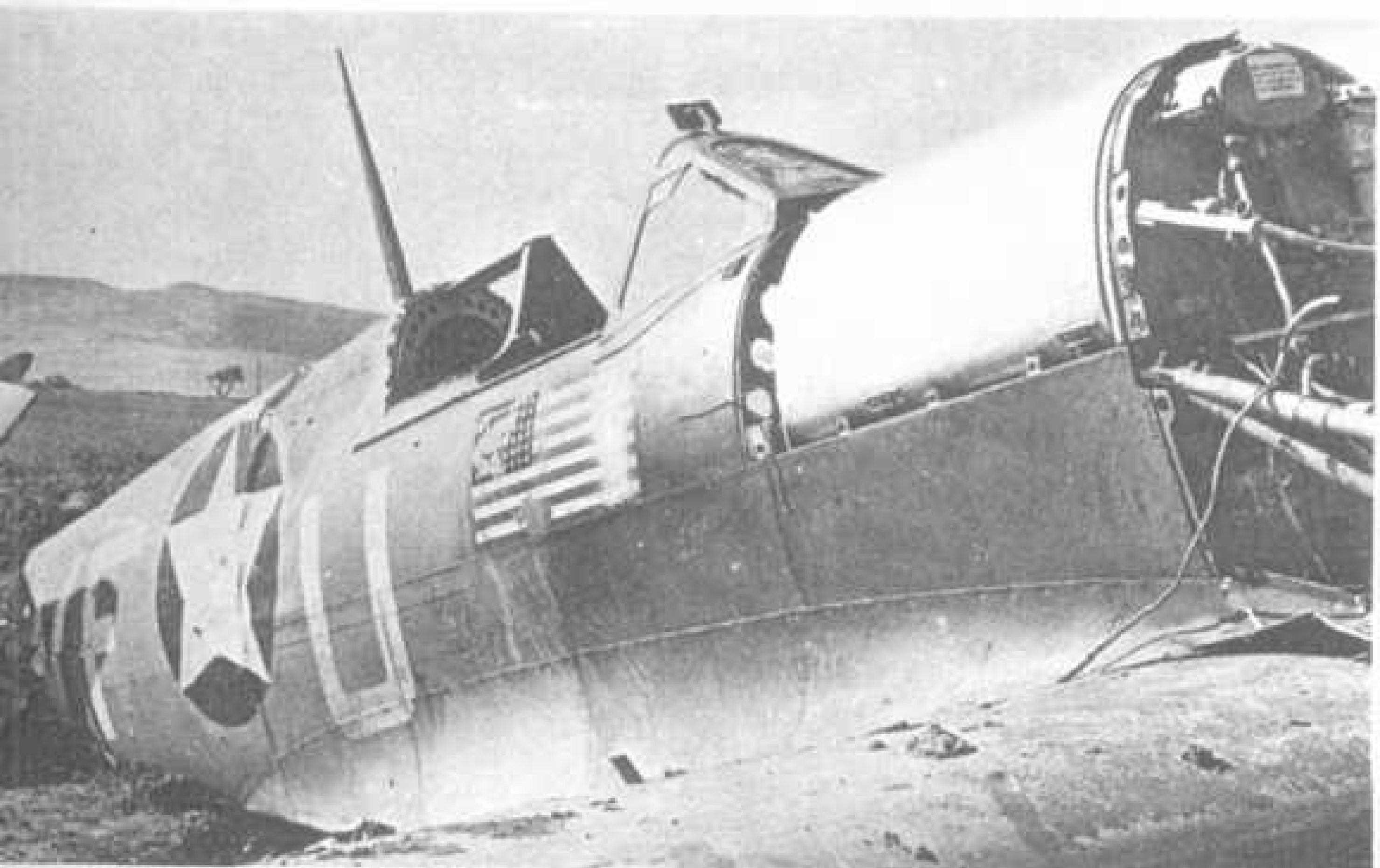
mente desde Inglaterra, habían sido lanzados en la zona alrededor del aeropuerto de La Senia, en las cercanías de Orán. Condiciones climáticas adversas hicieron dispersar una formación de 40 C-47, pero la falta de oposición desde tierra limitó los daños.

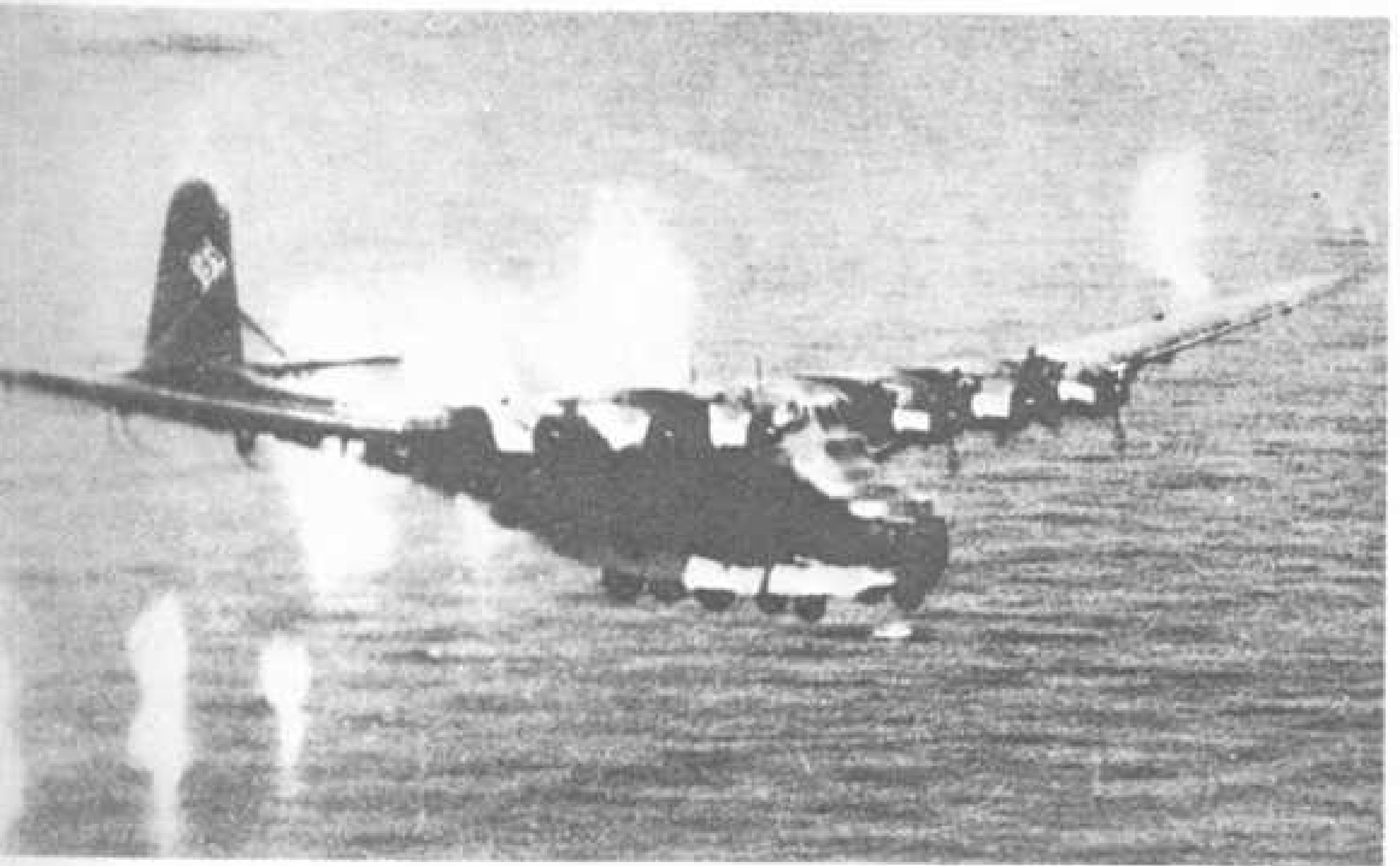
Con mayor decisión y sin tantos temores acerca del comportamiento de los franceses, es probable que los aliados hubiesen podido extender la acción hasta la ocupación de Túnez, apresurando la eliminación de las fuerzas ítalo-alemanas de África. La operación "Torch" originó, en esencia, la aparición de los estados mayores combinados.

La reacción del Eje

Al aproximarse las fuerzas de invasión, las fuerzas del Eje en la cuenca occidental del Mediterráneo fueron puestas en alarma y fuertes unidades aéreas fueron concentradas en los aeropuertos de Sicilia y Cerdeña, donde, sin embargo, fueron atacadas de inmediato por la aviación aliada. Aviones torpederos y bombarderos italianos se lanzaron contra las naves y los puertos de Argelia. Especialmente violentos fueron los ataques de los Ju.88 y los He.111 alemanes que encontraron, sin embargo, una violenta reacción de la caza enemiga. En las acciones nocturnas, por primera vez los Beaufighter no tuvieron una función importante, porque los servicios de seguridad británicos, suponiendo que deberían perder algunos aviones en los inseguros











En orden descendente: una formación de bombarderos Douglas A-20 tomados en el curso de una acción sobre el desierto de Túnez. Derribado en Túnez, un caza inglés Spitfire perteneciente a una unidad americana (Archivo Bignozzi). Un grande y lento hexamotor alemán Messerschmitt Me.323 bajo el ataque de aviones aliados. Empleado para los trasportes con Túnez, era fácil presa de la caza enemiga (Archivo Apostolo). En el desierto de Túnez se proyecta la sombra de una formación de bombarderos B-25 "Mitchell" de la USAAF, de la cual se observa en primer plano sólo un ejemplar (Archivo Pafi). Soldados alemanes junto a los restos de un P-38 Lightning derribado en Túnez (Archivo Bignozzi)

aeropuertos franceses, habían hecho quitar de a bordo de los bimotores, los secretísimos aparatos de radar. Ante la evidente amenaza enemiga y, comprobada la "buena fe de los franceses", algunos días después se enviaron apresuradamente los radares desde Gibraltar y los Beaufighter volvieron a sembrar pérdidas entre los incursores nocturnos. Entre tanto, un submarino alemán lograba hundir al portaaviones de escolta inglés Avenger.

Desde hacía tiempo, existía un plan del Estado Mayor italiano, que llevaba la sigla C-4, para un eventual desembarco en Túnez. Esta orden fue puesta en marcha oportunamente y, el día 9 de noviembre, los primeros pelotones de tropas aerotrasportadas desembarcaban en varias localidades de Túnez de los trimotores Ju.52, S.82, S.81, G.12 y de los hexamotores Messerschmitt 323 "Gigant". Para la protección de los aeropuertos, llegó desde Sicilia el 155 Grupo, basado en los Macchi 202.

La aviación aliada, se estaba organizando rápidamente en las nuevas bases de Argelia y Marruecos y llegaban nuevas fuerzas para hacer aplastante la superioridad sobre la aviación del Eje. Aparecieron por primera vez los caza bimotores P-38 "Lightning" y, entre los cuatrimotores, se hallaban las más recientes versiones del B-17 "Flying Fortress". Entre los ingleses, hacía su aparición el nuevo Spitfire Mk.IX capaz de competir tanto con la versión Bf.109G, más reciente, como con los primeros F.W.190 que la Luftwaffe había formado, entre tanto, en Sicilia y Creta. Entre los nuevos aviones que habían puesto en servicio los alemanes, operaban también desde Sicilia y Cerdeña los aviones de ataque Me.210. En la Tripolitania había hecho su aparición el bimotor Henschel Hs.129, en el que se cifraban grandes esperanzas que se desvanecieron inmediatamente; éste había sido concebido especialmente para la lucha contra los tanques, estando armado con cañones de 30 y 20 milímetros.

Ante la constante e irrefrenable presión aliada, el ejército blindado ítalo-alemán desocupaba la Tripolitania el 29 de enero. Túnez quedaba como el último y efímero baluarte del Eje en África, prácticamente a merced de la aviación angloamericana. Los reabastecimientos aeronavales se desarrollaban bajo el total control de la marina y de la aviación aliadas, por lo cual las pérdidas fueron muy elevadas. La actividad de la aviación de Malta, donde ya estacionaban por lo menos tres Squadron de bombarderos, dos de Beaufighter, unidades de aviones torpederos y nada menos que cinco Squadron de Spitfire, fue particularmente encarnizada contra los convoyes aéreos y navales.

La flota italiana no pudo desarrollar ninguna acción apreciable, excepto la flota liviana y los submarinos. Para tener la posibilidad de intervenir en la zona del África francesa, la flota de combate italiana había sido trasladada en noviembre desde la base de Taranto a la de Nápoles y, la presencia de las poderosas unidades preocupaba, naturalmente, al alto comando aliado. Después de cuidadosos reconocimientos sobre la rada de Nápoles, en la tarde del 4 de diciembre de 1942, una formación de B-24 atacaba violentamente las instalaciones portuarias hundiendo al crucero Attendolo y causando ingentes daños a otras unidades de la VII División Naval. Ante tal amenaza, la flota de combate fue trasladada con mucha prisa a La Spezia donde, por falta de combustible, no efectuó ninguna salida hasta setiembre de 1943. Una vez más, el dominio del aire había anulado un consistente potencial marítimo. También se debe agregar que, aun en la improbable hipótesis de una acción en la que se hubiesen comprometido las más grandes unidades de la Real Marina, la falta de adecuadas fuerzas aéreas de protección y de ataque y la subsistente deficiencia de preparación para operaciones aeronavales llevarían, inevitablemente, a la destrucción de la escuadra italiana.

Caza Wildcat (abajo) agrupados en la popa de un portaaviones, listos para el decolaje (Archivo Coggi).
Más abajo: los Grumman F4F fueron una vez más los caza americanos más intensamente empleados durante las primeras fases de la lucha en Guadalcanal. En la fotografía, una formación de Wildcat en la versión F1M, realizada por la General Motors (Archivo Pafi)

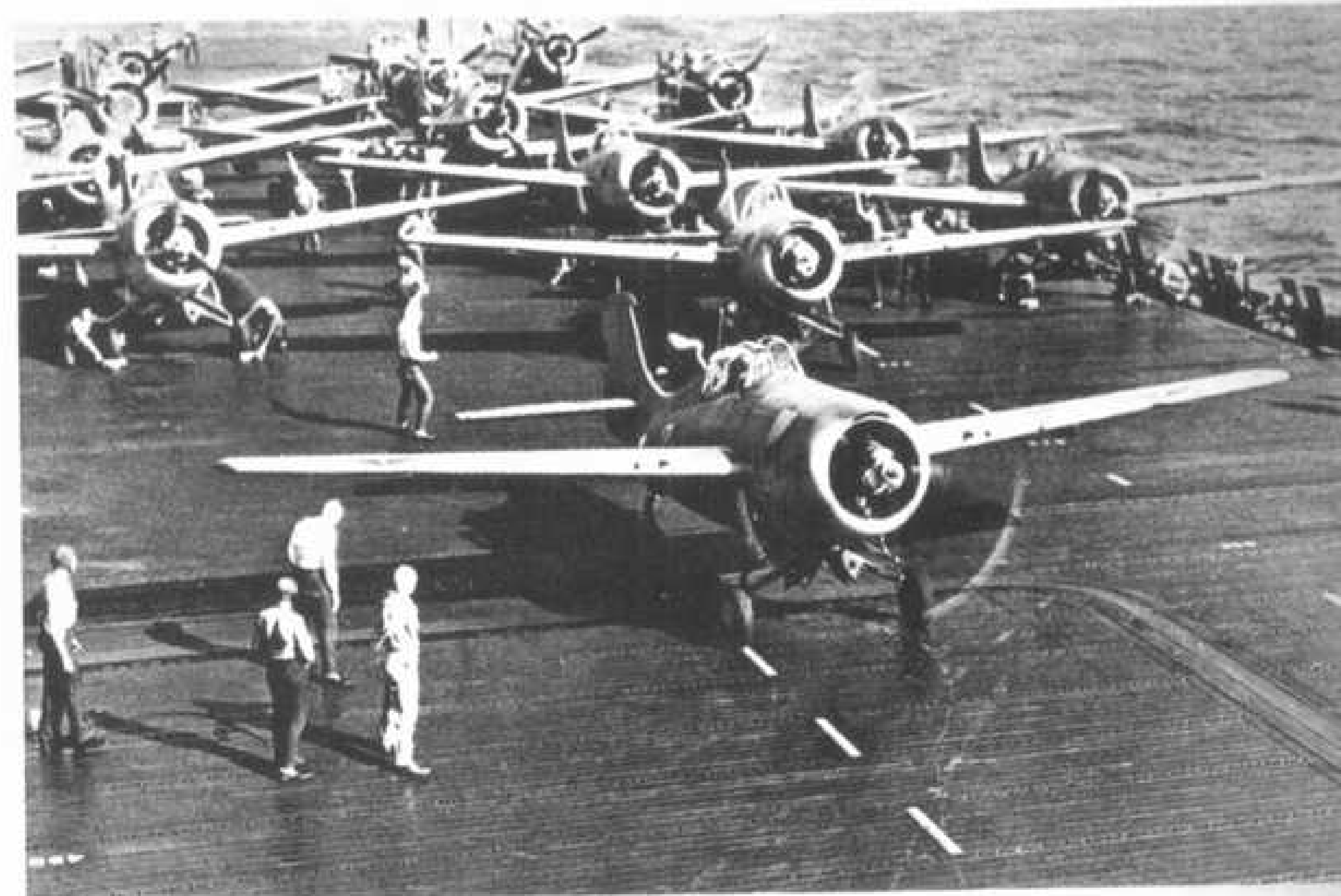
GUADALCANAL

Guadalcanal es una pequeña isla del archipiélago de las islas Salomón, en plena Melanesia. Las Salomón, cuya posesión en vísperas de la guerra estaba dividida entre Gran Bretaña y Australia, no parecían constituir gran importancia para la conducción de la guerra en el Pacífico. Recubiertas de junglas impenetrables, habitadas por unas pocas tribus salvajes de raza negra, tenían además un clima tropical soportable a duras penas por los occidentales; tampoco ofrecían la posibilidad de hallar víveres allí. Por ello, se consideraba que tanto los japoneses como los aliados no se interesarían por ellas; sin embargo, el 5 de julio de 1942, un avión de reconocimiento americano señaló que un contingente enemigo había desembarcado en Guadalcanal y estaba construyendo allí un aeropuerto.

Los japoneses habían desembarcado en las Salomón en mayo, en la época de la batalla del Mar de Coral ocupando, con modestos contingentes de tropas, Tulagi y Guadalcanal. Desde el punto de vista estratégico, la ocupación de estas islas y, sobre todo, la instalación de una base aérea en su territorio, revestía fundamental importancia, dado que permitiría que los japoneses consolidaran el perímetro defensivo de la zona ocupada, permitiendo gravitar en el norte de Australia y en la parte de Nueva Guinea aún en poder de los aliados. Pero es realmente singular que el movimiento fuese considerado más importante por los americanos que por los japoneses; en efecto, éstos emprendieron la consolidación de sus posiciones en las Salomón sin estar demasiado convencidos de ello; en cambio aquéllos reaccionaron inmediatamente, programando un desembarco en Guadalcanal para apoderarse del aeropuerto antes de que éste pudiese ser reforzado por los japoneses.

Para comprender cuál era la situación del Pacífico en aquella época, es necesario tener presente que, no obstante la clara derrota sufrida en Midway, la flota japonesa superaba por lo menos en el doble a la flota americana. El almirante Yamamoto disponía además, de dos portaaviones pesados y cuatro livianos; sumado a esto se hallaba en preparación el gran portaaviones Taiho, de 32000 toneladas, que sería concluido en el curso de un año, seguido dos años más tarde, por el enorme portaaviones Shinano. Finalmente, el almirante nipón había decidido trasformar dos acorazados agregando puentes en la parte posterior de su estructura, a fin de poder lanzar aviones de caza y de bombardeo en picada.

A estas fuerzas, los americanos podían



oponer cuatro portaaviones: el Enterprise, el Hornet y el Saratoga, a los cuales se había agregado el 10 de junio el Wasp, llamado con urgencia del Atlántico, haciéndolo transitar a través del Canal de Panamá. También había llegado al Pacífico un modernísimo y poderoso acorazado; el North Carolina, cuyo principal punto fuerte residía en el armamento antiaéreo consistente en nada menos que 136 cañones antiaéreos (veinte de 127 mm, sesenta de 40 mm y 56 de 20 mm). La presencia del acorazado en cualquier "Task force" ofrecería evidentes garantías de una buena y eficaz defensa contra los ataques aéreos enemigos.

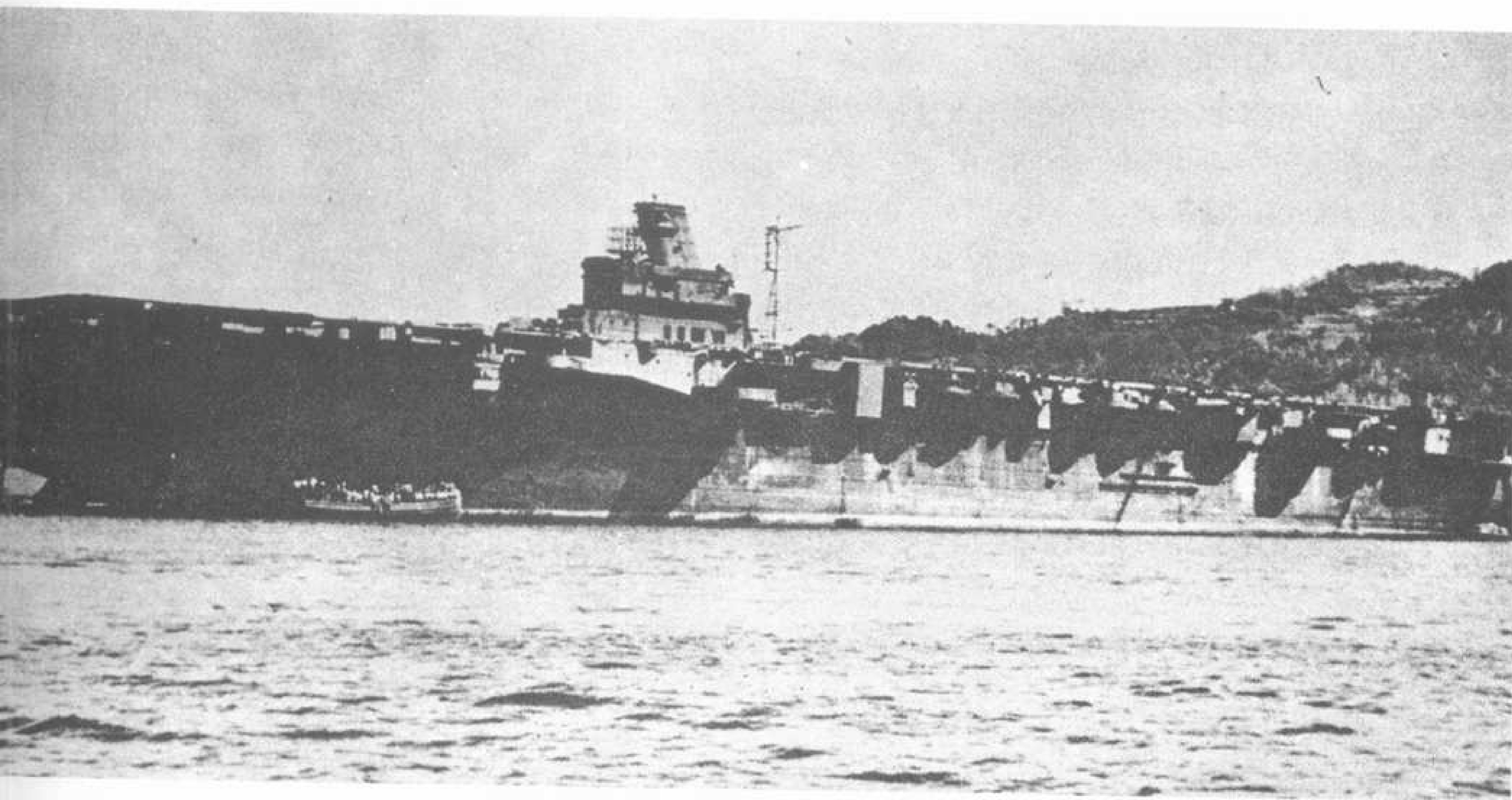


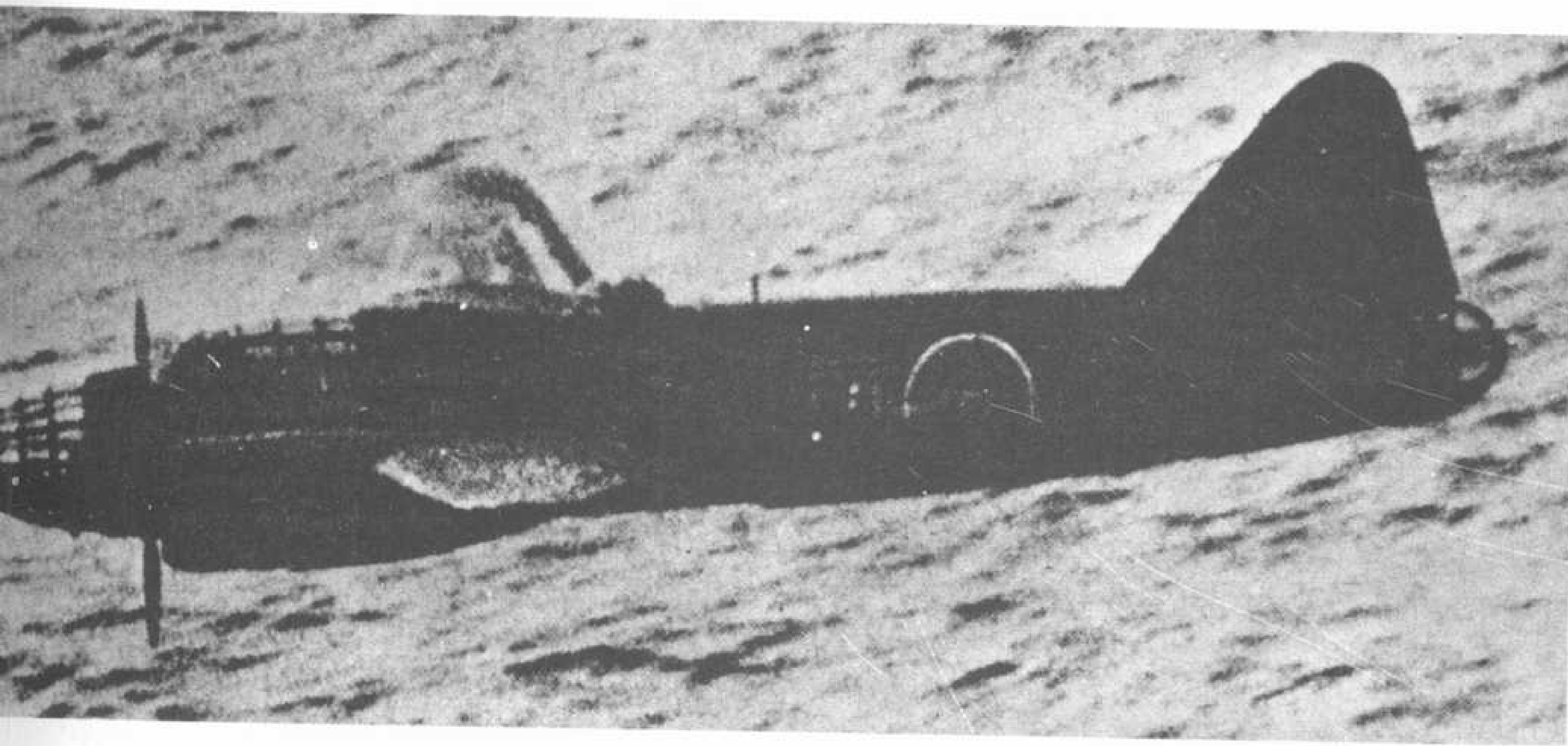
Derecho hacia Japón

Pero la auténtica fuerza de los americanos consistía en la estrategia que éstos habían elaborado para la lucha en el Pacífico y que preveía no un enfrentamiento decisivo con la flota japonesa —en el que los japoneses tendrían mayores probabilidades de vencer— sino el llamado "salto de langosta", es decir la ocupación de una serie de islas a lo largo de un camino que llevaba directamente a Japón. "Salto de langosta" porque se deseaba evitar que se debilitasen las tropas americanas en la eliminación de todas las bases de resistencia enemigas, pero superar la mayoría de éstas dejándolas que se consumiesen a sus espaldas y encargándole a la aviación que las atacase sin cesar.

En este cuadro estratégico de los ame-

El portaaviones japonés Junyo (abajo) que había sido construido trasformando una nave de pasajeros. Obsérvese antes de la chimenea la antena del equipo de radar. La fotografía fue tomada en el arsenal de Sasebo de la marina imperial japonesa (U.S. Navy). Más abajo: un bimotor de la marina japonesa Mitsubishi G4M "Betty" vuela bajo sobre el mar, durante una misión de ataque (U.S. Navy)





ricanos, la aviación desempeñaba una función importantísima, porque era operando precisamente desde bases cada vez más avanzadas hacia el corazón del Imperio nipón cómo se contaba con debilitar la potencia japonesa. Y, dado que los aviones eran necesarios también para asegurar la cobertura de las naves que se ocupaban de las operaciones anfibias, el gobierno americano había elaborado un plan para la construcción de portaaviones, que preveía la realización en el trascurso de 1944 de nada menos que 131 unidades de este tipo. Se trataba, en gran parte, de portaaviones de escolta, muchos de ellos proyectados según las propuestas del industrial (de origen alemán) Kaiser. Éste se había valido del estudio de arquitectura naval Gibbs y Cox para que le diseñaran un portaaviones tipo, susceptible de ser construido en gran serie, aplicando a la industria de astilleros navales los mismos criterios de la industria automovilística. Los portaaviones de Henry Kaiser medían alrededor de 150 m de longitud, desplazaban poco más de 6700 toneladas y desarrollaban una velocidad de 18 nudos.

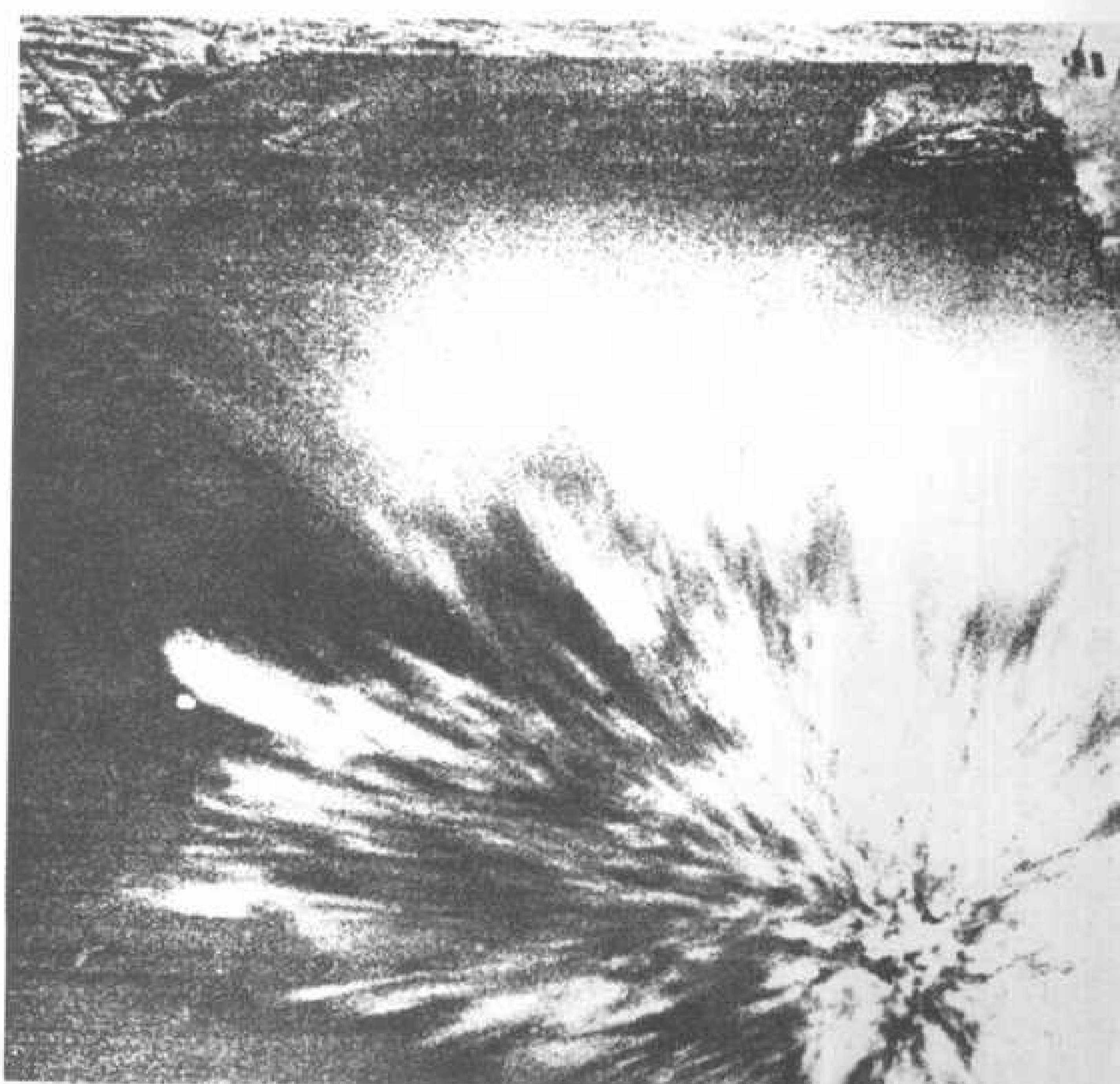
Estaban provistos de dos ascensores para llevar los aviones a la cubierta de vuelo y de una catapulta, y podían emplear unos treinta aviones. Algunas veces fueron utilizados como trasportes de aviones y con las cubiertas y hangares usados como estiba lograron trasportar hasta noventa aviones por vez. Es interesante observar que, a pesar de que la opinión de la marina era negativa con respecto a esta empresa, Kaiser recibió la autorización del gobierno y logró construir el primer lote de 50 portaaviones exactamente en un año. A quien se asombraba ante un resultado tan notable, declarando que en un principio la idea había sido considerada imposible, Henry Kaiser respondía que jamás lo había sabido y que, por lo tanto, ignorando que se consideraba imposible construir portaaviones en serie, había logrado hacerlo.

El otro factor que jugó en favor de los americanos fue la inmensa capacidad productiva desarrollada casi de improviso por las industrias aeronáuticas del país y por la posibilidad de llevar a cabo hasta en sus mínimos detalles el grandioso programa de adiestramiento de las tripulaciones de los aviones, planificado ya en los meses anteriores al conflicto.

De este modo, mientras los japoneses continuaban perdiendo aviones y tripulaciones adiestradas y estaban obligados a sustituir a estos últimos con refuerzos provistos de poquísima experiencia, desde los Estados Unidos llegaban al Pacífico pilotos bien preparados, mejorando posteriormente la proporción del poder aéreo en favor de los americanos. Simultáneamente, los jefes de los estados mayores aliados decidían asignar al campo de operaciones del Pacífico una mayor cantidad de fuerzas y de medios. A comienzos de 1942, se había decidido dar prioridad a las operaciones contra Alemania, asignando al frente europeo y africano el ochenta y cinco por ciento de las fuerzas americanas y reservando el restante quince por ciento al Pacífico, pero hacia fines de ese año se decidió variar estos porcentajes, por lo cual, a la lucha contra Japón se destinó el treinta por ciento del potencial estadounidense. Con estas fuerzas se contaba poder debilitar la potencia japonesa utilizando casi exclusivamente el poder aéreo, de modo de quebrarla de manera definitiva durante el año 1945, aun previendo de-



En Henderson Field (Guadalcanal) un Squadron de TBD "Devastator" (izquierda) de la aviación de los marines, decola para una acción (Archivo Pafi).
Abajo: el primer golpe acertado por los japoneses en el portaaviones Enterprise el 24 de agosto de 1942. El autor de la fotografía, el marinero de 3a. clase Robert F. Read, murió a causa de la explosión (U.S. Navy).
Más abajo: el portaaviones americano Wasp alcanzado por los torpedos del submarino japonés I-19, el 15 de setiembre de 1942 (U.S. Navy)





rrotar también a Alemania antes de esa fecha. Tales previsiones se mantuvieron.

El desembarco del 7 de agosto

El 7 de agosto de 1942, una "Task force" americana, que disponía de tres portaaviones, comenzaba el ataque a las Salomón, bombardeando Guadalcanal y Tulagi. Un cuarto portaaviones, el Hornet, constituía la protección de Pearl Harbor contra eventuales ataques por sorpresa de los japoneses.

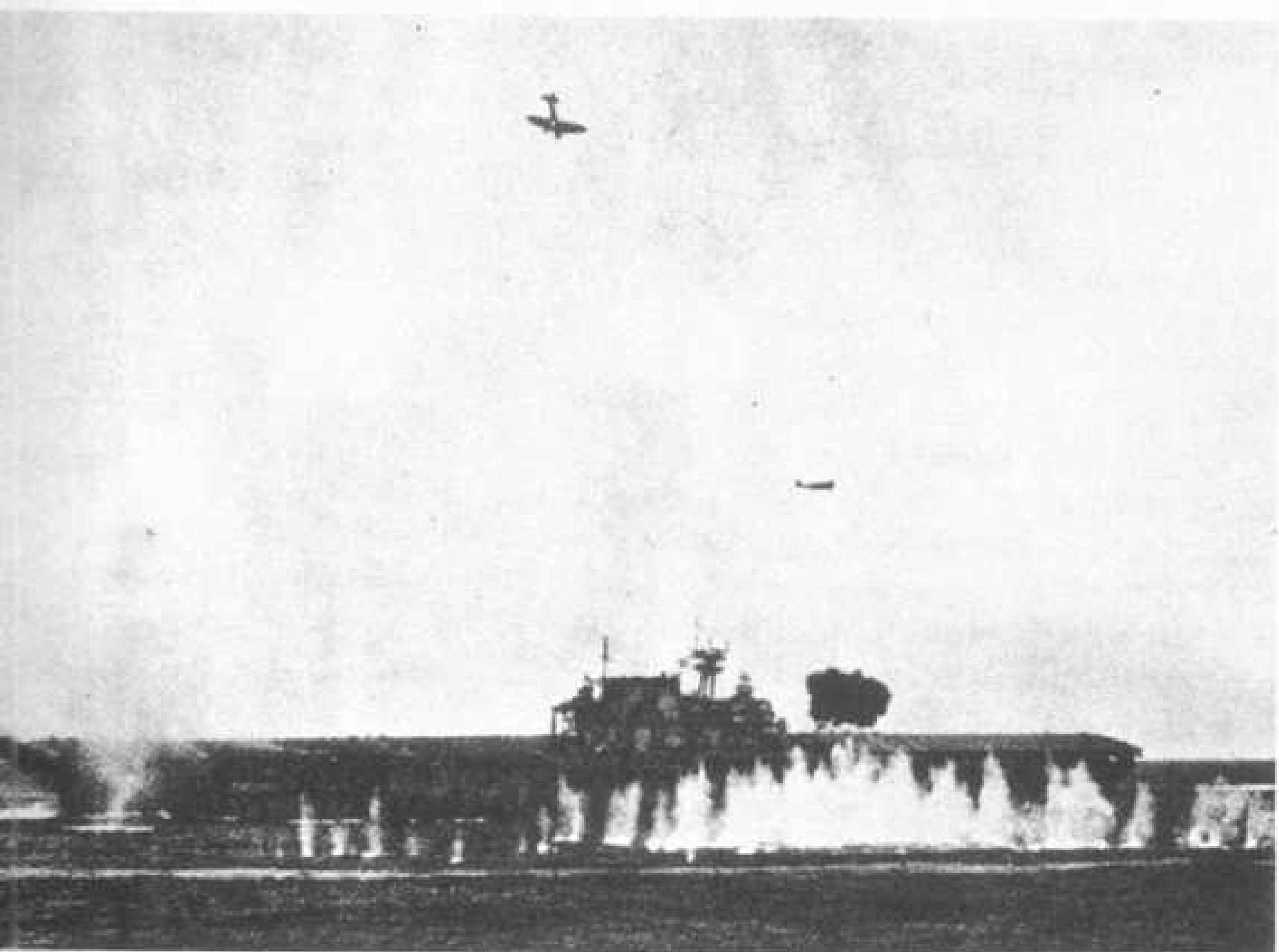
Los tres portaaviones comprometidos en las Salomón disponían, en total, de un centenar de aviones de caza Wildcat, de más de 110 bombarderos de picada Dauntless y de unos cuarenta aviones torpederos Avenger. La primera oleada de aviones destruyó los pocos aviones terrestres presentes en la pista aún incompleta de Guadalcanal y algunas decenas de hidroaviones trasferidos a Tulagi; luego los marines desembarcaron en las dos islas.

Los japoneses reaccionaron violentamente con varias oleadas de caza Zero, enviados a las Salomón desde la base de Rabaul y con ataques de bombarderos G4M "Betty" equipados con torpedos. Sin embargo, estos ataques aéreos chocaron con toda la fuerza de los caza americanos y sufrieron pérdidas muy graves, mientras que las naves americanas, equipadas con radar, podían rechazar con bastante facilidad los ataques de los aviones torpederos. En aquellos días, los japoneses comprometieron en los cielos de Guadalcanal a muchos de sus mejores pilotos, entre ellos el as de la caza nipona, Saburo Sakai, quien había llegado a su 62a. victoria. Precisamente en esos combates, Saburo Sakai fue herido gravemente mientras atacaba un avión torpedero monomotor Grumman "Avenger", confundiéndolo con un caza Grumman "Wildcat", muy similar además en líneas generales al caza embarcado americano. Atacado por el fuego de las ametralladoras de las torretas posteriores de los Avenger de la formación atacada, Saburo Sakai, con su avión dañado, logró regresar milagrosamente a Rabaul.

Se hallaba seriamente herido, había perdido la vista de un ojo y, en los años siguientes, sería sólo la sombra del gran piloto de caza que había sido. No obstante, terminó la guerra con 64 victorias aéreas.

Fueron necesarias muchas semanas de duros combates para que los japoneses comprendieran el error que habían cometido descuidando la adecuada forti-







A la izquierda en orden descendente: un ataque de bombarderos japoneses G4M "Betty" contra unidades navales americanas (U.S. Navy).
Un Val japonés pica sobre el portaaviones Hornet durante el ataque de aviones torpederos y bombarderos efectuado por la aviación nipona en el curso de la batalla de Santa Cruz (U.S. Navy).
El Enterprise fotografiado sobre el fondo de las explosiones de la artillería antiaérea, durante la batalla de Santa Cruz. (U.S. Navy)

ficación de la defensa de las Salomón. El ejército sufrió graves pérdidas al intentar recuperar el control del aeropuerto de Guadalcanal y no faltaron acusaciones explícitas a la marina por no haber sabido dar la debida protección a los convoyes que trasportaban tropas a la isla.

Las aguas de las Salomón meridionales fueron el teatro de continuos enfrentamientos aeronavales. El 25 de agosto, los tres portaaviones americanos se empeñaron contra el Shokaku y el Zuikaku, acompañados del Ryujo, más pequeño.

Los aviones del Saratoga concentraron sus ataques sobre este último portaaviones que, alcanzado por no menos de diez bombas y dos torpedos se hundió pocas horas después del primer ataque.

Entre tanto, los aviones japoneses no permanecían inactivos y el Enterprise fue atacado con bombas y dañado seriamente, aunque quedó en condiciones de continuar las operaciones. Los americanos lograron alcanzar con bombas también a los dos portaaviones japoneses más grandes, dañándolos levemente pero provocando, en total, la pérdida de 60 aviones con sus tripulaciones. Fue un hecho imporante ya que se trataba de tripulaciones muy expertas que el almirantazgo nipón reemplazó con dificultad.

A mediados de setiembre se trabaron otros violentos combates aéreos en las aguas del archipiélago. Los japoneses habían enviado importantes refuerzos de aviones a Rabaul, reuniendo aparatos dondequiera que fuese posible. Por su parte los americanos habían encargado a dos "Task force", apoyadas por los portaaviones Hornet y Wasp respectivamente, que escoltaran a sus convoyes de reabastecimiento y que lanzaran una cierta cantidad de aviones de la aviación de los marines, a fin de reforzar la guarnición de Guadalcanal. Allí mientras tanto, se estaba fortificando el aeropuerto arrebatado a los japoneses desde los primeros días de agosto, rebautizado inmediatamente Henderson Field, en homenaje al valiente piloto que se destacara en Midway. Al finalizar la campaña, el aeropuerto sería ampliado en nada menos que seis pistas, realizadas todas en tiempo record.

Los japoneses reaccionan

En las primeras horas de la tarde del 15 de setiembre, se hizo decolar a un grupo de aviones y otro grupo anavizaba en el portaaviones Wasp, empleados en las operaciones normales de patrullaje. Apenas los aviones que habían regresado se detuvieron en el puente, el personal se precipitó a reabastecerlos, haciendo rodar barriles de nafta y mangueras de reabastecimiento. Esta escena se observaba claramente a través del periscopio del submarino japonés I-19 al acecho, a sólo 500 m de distancia de la nave. La ocasión era más que nunca propicia y, desde el I-19, fue disparada una salva de torpedos, tres de los cuales alcanzaron al Wasp. Una segunda salva de seis torpedos fue lanzada contra el Hornet desde otro submarino, el I-15, pero los mortíferos instrumentos fallaron totalmente. Dos de ellos continuaron su carrera, alcanzando al buque de guerra North Carolina y al cazatorpedero O'Brien. En medio de la confusión, resonaron las explosiones que provocaban los incendios a bordo del Wasp, sobre cuyo puente de vuelo, bombas, cajas de municiones y depósitos de combustible saltaban uno tras otro. Hacia la tarde, la nave fue abandonada y un cazatorpedero americano lanzó contra ella cinco torpedos, mandándola definitivamente a pique. Los 46 aviones que aún se hallaban a bordo de la nave se perdieron totalmente. De los 26 que se hallaban en vuelo, 25 lograron posarse en el puente del Hornet.

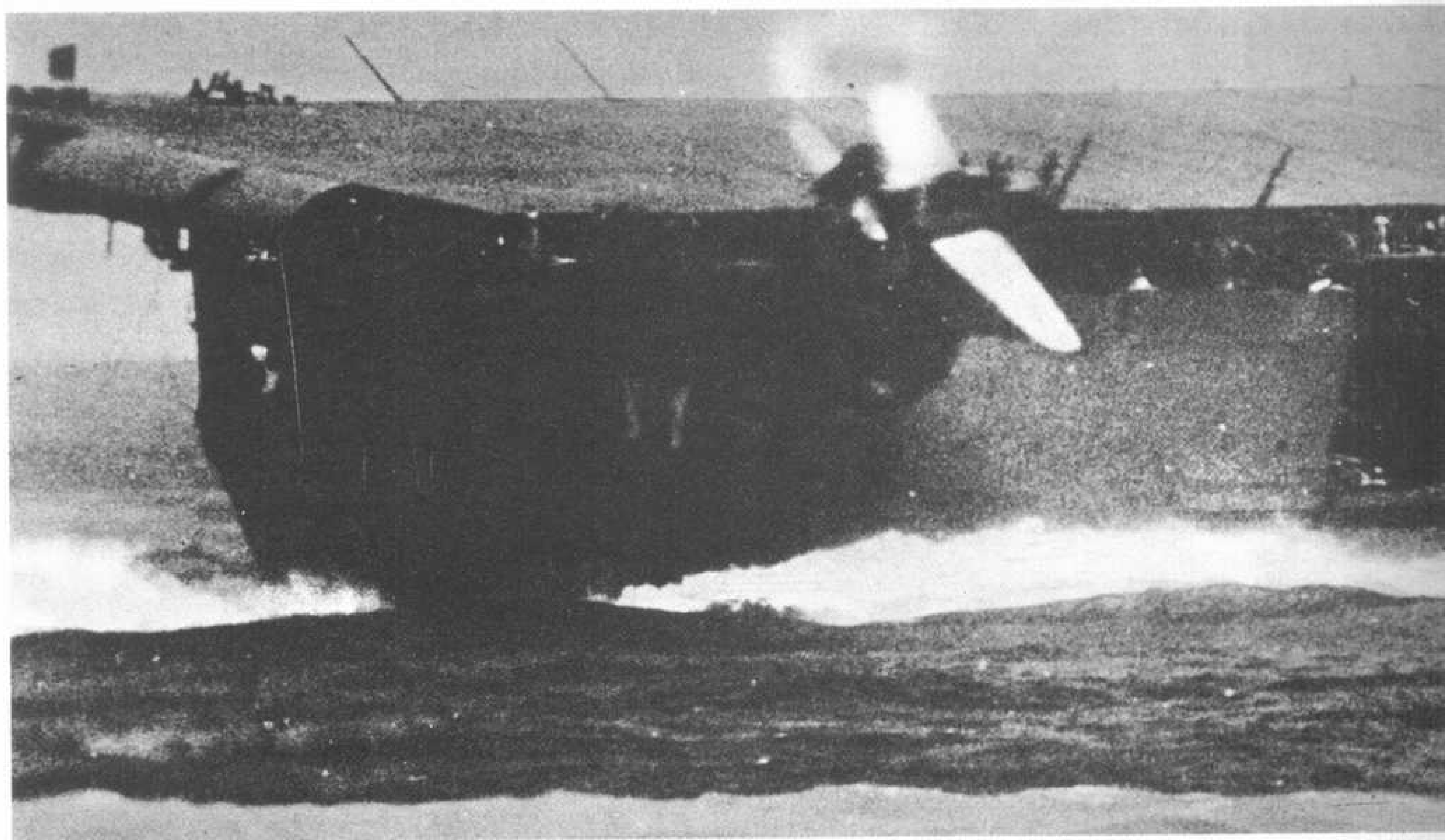
De este modo, con un golpe afortunado de los japoneses, la situación de los americanos se había agravado sorpresivamente: con el Wasp hundido, el acorazado North Carolina dañado y los portaaviones Saratoga y Enterprise en puerto para ser reparados, había disminuido enormemente la capacidad de defensa contra los ataques aéreos japoneses.

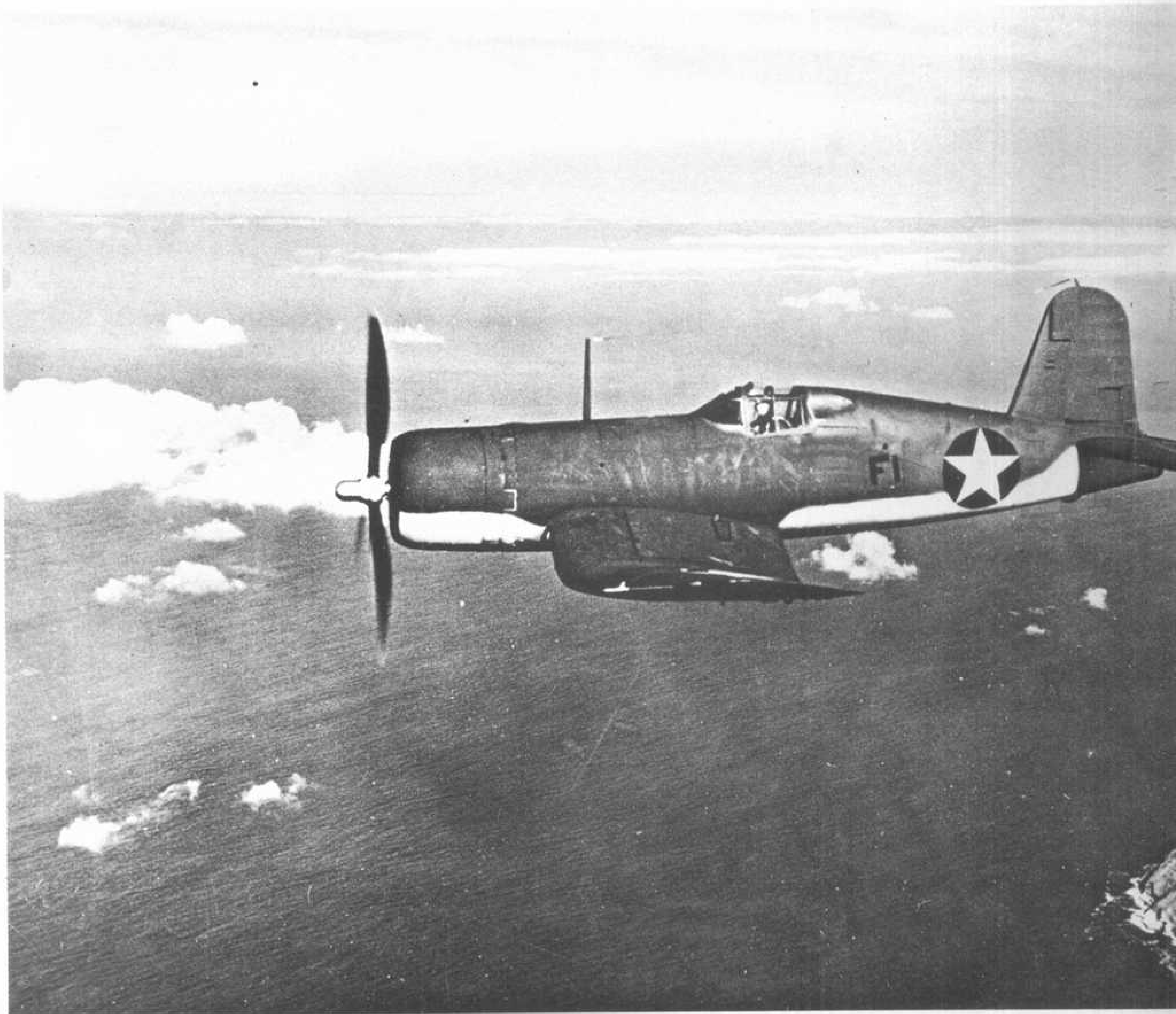
En el siguiente mes de octubre, los japoneses se prepararon para una intervención decisiva en el área de las Salomón.

Con este propósito y considerando que los americanos habían sufrido pérdidas mayores que las reales, Yamamoto concentró una flota de cinco portaaviones, dos pesados (el Shokaku y el Zuikaku) y tres livianos, aunque uno de los cuales debió regresar a la base de Truk debido a averías en las máquinas.

En ese ínterin, los americanos habían conseguido reparar los daños causados al Enterprise, por lo cual tenían en el mar tanto a este portaaviones como al Hornet. Los dos portaaviones americanos disponían, en total, de 171 aviones;

Un avión de ataque TBD "Devastator" (abajo) cae al mar desde el puente del Enterprise, luego de una violenta escorada producida en la nave para evitar los ataques aéreos japoneses (U.S. Navy).
Más abajo: el nuevo caza naval americano Chance-Vought F4U-1 "Corsair", con la característica ala en W (Foto USIS)





los japoneses de 212 aviones, mientras que en lo que se refería a aviones de caza y bombarderos de picada, las fuerzas opuestas estaban igualadas, existía una neta superioridad japonesa en materia de aviones torpederos: contra los 29 Avenger de los dos portaaviones americanos, los nipones tenían en línea 57 monomotores Kate que, por lo menos hasta comienzos de ese año, estaban considerados unos de los mejores aviones torpederos embarcados existentes en el mundo.

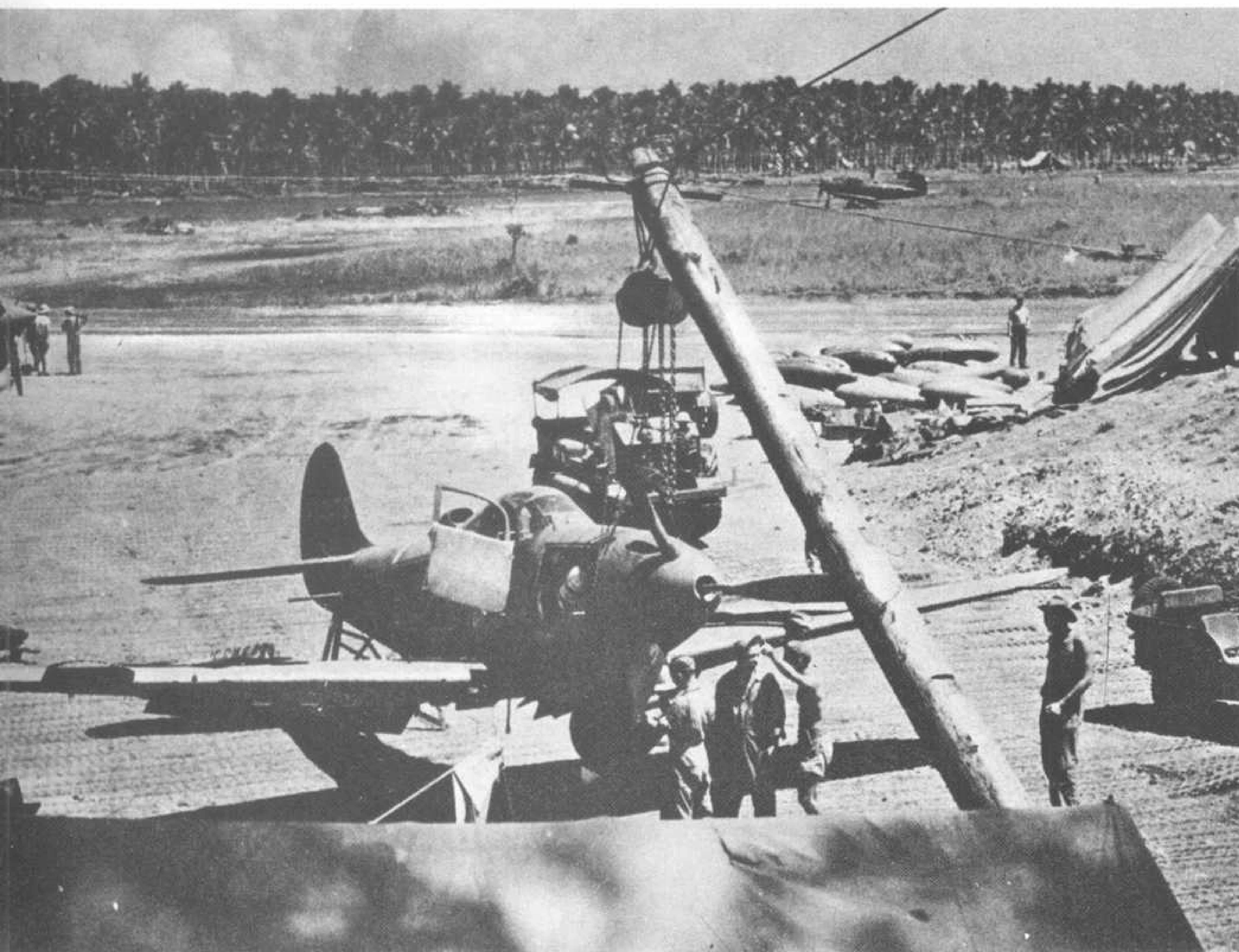
El 25 de octubre de 1942 comenzó así otra violenta batalla aeronaval que, en lo sucesivo, recibiría el nombre de "enfrentamiento de las islas Santa Cruz".

Éxitos alternados

La batalla fue dura y se desarrolló en decenas de episodios diversos en los que participaron tanto los aviones embarcados por las flotas opuestas como los aviones que la marina americana había concentrado en Henderson Field. La señal de la intervención japonesa fue dada por las tropas de tierra: en efecto, en Guadalcanal habían desatado un ataque contra la barrera defensiva que los marines habían creado alrededor del aeropuerto. Después de haberse lanzado al ataque, los japoneses obtuvieron algunos éxitos y consideraron que habían penetrado en la zona del aeropuerto mientras que, en cambio, no habían logrado superar la barrera defensiva americana. La marina nipona decidió intervenir entonces y se dirigió hacia la isla, pero los Catalina americanos —constantemente en vuelo— la avistaron y los dos portaaviones de la flota estadounidense se prepararon a atacar a los portaaviones japoneses.

Los bombarderos de picada Dauntless del Enterprise obtuvieron una primera victoria, los que concentraron sus ataques en el portaaviones liviano Zuiho. El ataque inicial fue rechazado y todos los caza del portaaviones fueron lanzados para perseguir a los aviones americanos; en ese momento, otros dos Dauntless cayeron sobre el portaaviones indefenso y lo alcanzaron con precisión en el puente, dañándolo tan seriamente que

La USAAF trasladó rápidamente sus unidades a Guadalcanal, para apoyar las operaciones de la marina y para desarrollar ataques contra los objetivos japoneses en el radio de sus bombarderos. La fotografía pone en evidencia las dificultades técnicas halladas por los americanos en Henderson Field: un Airacobra es sometido a inspección técnica con el empleo de una rudimentaria grúa de madera (Bell Aircraft Corporation)



obligó a la unidad a retirarse de la lucha, no estando ya en condiciones de recuperar ni de lanzar aviones.

Ahora les tocaba a los americanos tener que sufrir los ataques enemigos. Una oleada de bombarderos de picada Val acribilló con bombas al Hornet y, por añadidura, un piloto japonés, al ver que su propio avión había sido alcanzado, se lanzó voluntariamente contra el puente de comando del portaaviones, sobre el cual explotó con las dos bombas que trasportaba. Mientras tanto, los aviones lanzados desde el Hornet atacaban al portaaviones japonés Shokaku dañándole la cubierta de vuelo y obligándolo a retirarse de la batalla.

Los ataques aéreos se desplazaron nuevamente hacia los americanos. Una segunda oleada japonesa compuesta de bombarderos y aviones torpederos, provenientes en parte del Zuikaku y el Junyo, en parte del Shokaku —que los había lanzado antes de ser alcanzado— cayeron sobre el Enterprise y el Hornet atacándolos repetidamente. En esta ocasión, el ataque fue contenido eficazmente por los cañones antiaéreos de otro gran acorazado americano, el South Dakota, que en un solo día derribó nada menos que 26 aviones enemigos, registrando así un excepcional record.

En las primeras horas del 26 de octubre, los bombarderos de los portaaviones japoneses atacaron una vez más al Hornet; rápidamente fue reducido a humeantes restos haciéndose necesario que su tripulación lo abandonara. Al día siguiente, el Hornet fue atacado por dos torpederos enemigos que, con impactos de torpedos, lo hundieron. Con este episodio terminaba la batalla de Santa Cruz.

Derrota en las Salomón

Los violentos enfrentamientos aeronavales de fines de octubre habían concluido pues, con un rotundo éxito táctico de los japoneses que no dejaron de cantar victoria, sobre todo con fines publicitarios. El hundimiento del Hornet, entre otras cosas, fue presentado como una justa revancha por el bombardeo a Tokio, que había sido efectuado por los Mitchell lanzados desde ese portaaviones. Pero en realidad, a pesar de la pérdida de dos de sus cuatro portaaviones, los americanos habían conseguido un neto éxito estratégico, logrando rechazar toda tentativa japonesa de recuperar la posesión de las Salomón. Según las conclusiones (entonces secretas) de los expertos militares nipones, los americanos habían obtenido en las Salomón, un resultado tan inesperado como fundamental: la destrucción del potencial aéreo japonés. En el período que va del 7 de agosto al 31 de diciembre de 1942 Japón perdió en el área de las Salomón, casi 900 aviones y cerca de 2400 aviadores.

Se trataba, en gran parte, de hombres que habían combatido en Pearl Harbor, Midway y en los primeros enfrentamientos en las Salomón: material humano precioso y difícilmente reemplazable. Además los daños ocasionados a los portaaviones, aparte de la pérdida de los aviones y sus respectivas tripulaciones, alteraron profundamente la proporción de fuerzas. Después de Santa Cruz, Japón debió abandonar toda otra veleidad de combatir en el mar con los aviones y recurrió a la guerra naval de tipo tradicional (y ya superada), empleando sólo navíos de superficie y operando preferentemente de noche. Ello permitió obtener resultados parciales importantes pero que, de todos modos, no lograron impedir la consolidación de la aviación americana en Henderson Field.

Tampoco se puede olvidar que los aviones de los dos portaaviones americanos que salieron indemnes, obtuvieron otra victoria decisiva el 14 de noviembre de 1942, en la que fue llamada la tercera batalla de las Salomón, cuando con una serie de ataques demoledores y continuos dispersaron un convoy que trasportaba tropas, hundiendo casi todos los buques mercantes y el crucero pesado Kinugasa.

Después de los episodios del mes de noviembre, los japoneses comprendieron que revertir la situación en Guadalcanal

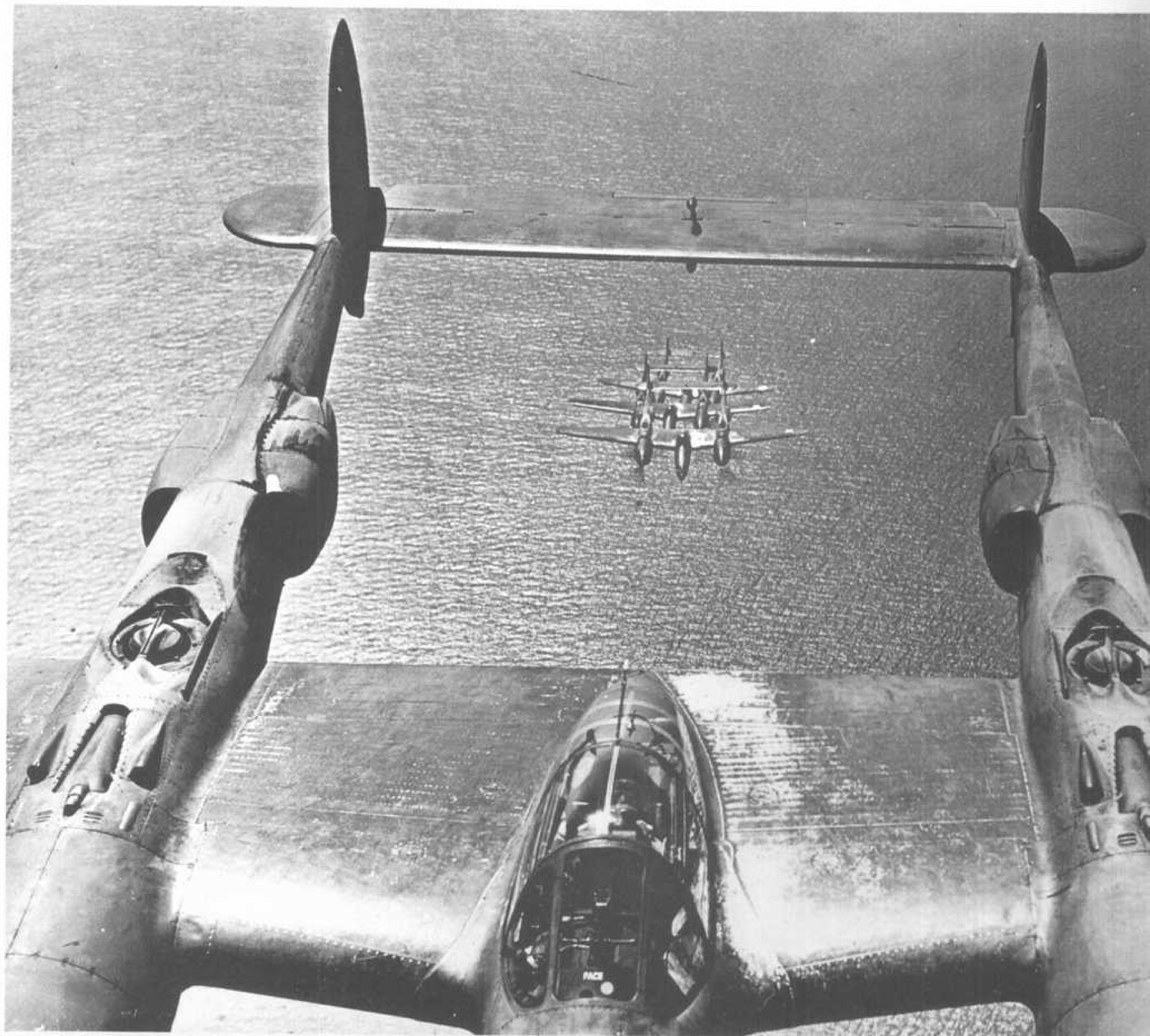
La intervención aérea americana en el Pacífico, a partir de fines de 1942, se hizo cada vez más masiva. En la fotografía de abajo, algunos P-39 del 67 Squadron, 347 Fighter Group de la 13a. Air Force, tomados en la franja de aterrizaje de Gaiac, en Nueva Caledonia (Archivo Bignozzi). Más abajo: una formación de bimotores de caza Lockheed P-38E "Lightning" en vuelo sobre el mar. Los P-38 tuvieron un peso determinante en las operaciones aéreas en el Pacífico

sería imposible y, a pesar de continuar combatiendo por mar y por tierra, comenzaron a pensar en el reembarco de sus tropas, que fue realizado en febrero de 1943. Después que los japoneses abandonaran definitivamente Guadalcanal, los americanos consolidaron la conquista de las Salomón, desembarcando en las islas de Nueva Georgia, Vella Lavella y Bougainville, aprovechando el apoyo aéreo proporcionado desde Henderson Field, que se reveló por lo tanto como una valiosa base de operaciones. Los americanos habían puesto a punto, entre otras cosas, una técnica muy moderna para construir con mucha rapidez pistas de despegue. En efecto, habían construido excavadores y "bulldozer" que, en pocos días y con el empleo de un grupo de hombres, lograban aplanar miles de metros de pista derribando y desplazando hacia los costados, la abundante vegetación tropical, nivelando cualquier aspereza del terreno.

El 12 de febrero de 1943, llegaron a Henderson Field los primeros aviones de un nuevo tipo que dominaría en los cielos del Pacífico: el monomotor de caza Chance-Vought F4U-1 "Corsair". Característico por sus alas en W, que recordaban a las de una gaviota, el poderoso caza estaba armado con seis ametralladoras de 12,7 mm y desarrollaba una velocidad máxima de más de 650 km/h, con impresionantes características de trepada y capacidad para combatir inclusive por encima de los 10000 metros de altura. Además, estaba en condiciones de trasportar normalmente dos bombas de 500 kilogramos o bien, sacrificando el depósito suplementario de nafta, una bomba de 900 kilogramos. En una oportunidad un Corsair, durante el ataque a un aeropuerto japonés sobre un atolón del Pacífico, logró trasportar una bomba con un peso de nada menos que 1800 kilogramos. Pero estaba piloteado por un aviador excepcional: Charles Lindbergh, que había puesto su experiencia de excepcional piloto de travesía al servicio de las fuerzas aéreas americanas.

Con la llegada del Corsair, que en un principio equipó todas las unidades de la aviación de los marines y que entró en acción el 14 de febrero de 1943 en un





Con 40 aviones derribados, el aviador americano Richard Ira Bong (a la izquierda) fue el as de la USAAF durante la guerra del Pacífico. Volaba en un P-38 y pertenecía al 49 Fighter Group de la 5a. Air Force (U.S. Air Force).
Abajo: el aviador japonés Saburo Sakai, fotografiado junto a un avión americano en 1952





raid desde Guadalcanal hasta Bougainville, el caza japonés Zero encontró por primera vez un enemigo capaz de igualarlo en el combate. Se puede decir que desde entonces la potencia aérea japonesa comenzó esa declinación irremediable que los americanos habían programado fríamente desde el año anterior.

La muerte de Yamamoto

La marina japonesa aún debía conocer su hora de mayor desventura. El 16 de abril de 1943 los servicios de escucha americanos, que habían logrado descifrar el código naval japonés, señalaron que el almirante Yamamoto había programado una inspección en la zona de las Salomón y que volaría con su séquito, a bordo de dos bombarderos Betty, desde Rabaul a la isla de Buin. La decisión de aprovechar este episodio para eliminar de la escena al más hábil estratega japonés fue tomada directamente en Washington, desde donde se enviaron instrucciones detalladas a Henderson Field. El 17 de abril se planificó la operación, pero se advirtió inmediatamente que ningún avión de la marina americana podría cubrir los 800 km de trayecto de ida y otros tantos de regreso, que separaban al aeropuerto de Guadalcanal desde el punto en el que se deberían interceptar los dos aviones japoneses. Se estableció, por lo tanto, que el raid sería realizado por 18 caza bimotores del ejército, del tipo Lockheed P-38 "Lightning". Tampoco estos aviones tenían el alcance suficiente para ese vuelo pero, en la tarde del 17 de abril, aviones de trasporte enviados de urgencia a Henderson Field, trasportaron depósitos suplementarios de combustible que fueron instalados en los aviones durante la noche.

El mismo Lindbergh llegó al lugar para enseñar a los pilotos del ejército el mejor modo de decolar con plena carga. Se había decidido que catorce P-38 constituyesen la escolta de protección durante el combate y que otros cuatro, piloteados por los mejores hombres de la aviación del ejército, atacasen a Yamamoto. En la práctica, la fuerza americana estuvo compuesta por 16 aparatos, dado que dos P-38 habían sufrido algunos contratiempos en la partida; a las 9.35 horas de la mañana del 18 de abril, 16 aviones interceptaron a los dos Betty que estaban escoltados por algunos Zero. El ataque por sorpresa se logró perfectamente: los bombarderos japoneses trataron de huir volando a ras de los árboles, pero fueron alcanzados cayendo envueltos en llamas en la jungla de Bougainville.

Otro episodio singular de ese período merece ser conocido: se trata del primer y único bombardeo aéreo efectuado por los japoneses sobre los Estados Unidos. La singular acción se desarrolló en agosto de 1942 y fue llevada a cabo por un pequeño monoplano monomotor, hidroavión biplaza llevado por un submarino, el I-25. El avión era totalmente desmontable: se desprendían del mismo las alas, los estabilizadores y los pontones, para que se lo pudiera trasportar en un hangar sobre el puente del submarino. Para el bombardeo se escogió un bosque de Oregón, especialmente vigilado por los guardabosques americanos para evitar incendios perjudiciales, a tal punto que se había impedido que fuese sobrevolado inclusive por los aviones civiles. El avión japonés, decolando sólo con el piloto, el teniente Fujita a bordo (para aumentar la carga ofensiva), a pocas decenas de kilómetros de la costa americana, llevó a cabo dos incursiones sucesivas en el bosque, lanzando allí cuatro bombas de 75 kg: se produjo un incendio, aunque de modestas proporciones, que fue dominado fácilmente.

Los americanos tuvieron cinco muertos como consecuencia de esa incursión, que quedó como un hecho aislado en la historia de la guerra contra Japón. Más tarde, los japoneses reanudarían la idea de incendiar los bosques americanos de la costa occidental, utilizando pequeños globos que trasportaban bombas incendiarias y estaban provistos de un dispositivo de tiempo que activaría y haría caer las bombas en el área elegida. Este original sistema de bombardeo arrojó resultados positivos, pero los japoneses jamás tuvieron conocimiento de ello, dado que los americanos impusieron una férrea censura sobre la circulación de noticias. Desalentados ante el aparente fracaso de sus intentos abandonaron la fabricación de globos y suspendieron su lanzamiento, precisamente mientras los americanos se preparaban para un raid (pero esto sucedía en 1944) de bombarderos pesados para destruir la fábrica de los pequeños y mortíferos instrumentos.

En orden descendente: un Focke Wulf F.W. 190A-4 aterrizando en un aeropuerto del frente oriental cubierto de nieve. El avión pertenecía al 54 JG.
Para el reabastecimiento de las tropas en Crimea y en la cabecera de puente del Kubán, la Luftwaffe empleó los grandes planeadores Messerschmitt Me.321 que eran remolcados por los pentamotores He.111Z. En primer plano, los motores de un F.W. 200.
Un biplaza de observación Focke Wulf F.W. 189 A-2 en un aeropuerto alemán en Rusia, en el invierno 1942-1943 (Bundesarchiv, Koblenz)

Otro invierno

Junto con noviembre, llegó a Rusia el hielo del invierno: aunque aún no había nevado, igualmente el terreno se había solidificado y así liso y endurecido permitía el paso de cualquier vehículo pesado por las inmensas llanuras. Empeñados en el ataque a Stalingrado, el VI y el IV ejército alemanes fueron sorprendidos junto con el rumano por la violentísima ofensiva que el ejército soviético desencadenó sobre el helado terreno el 19 de noviembre de 1942; los soviéticos cerraron los dos dientes de una poderosa tenaza sobre la formación alemana del saliente de Stalingrado. Llevaron a cabo el primer hundimiento de la línea exactamente en el contacto entre los dos ejércitos, en los sectores que estaban ocupados por las tropas rumanas, mal equipadas y sin el adiestramiento de las germanas. La tenaza se cerró inexorablemente y en el trascurso de pocos días no sólo Stalingrado, sino toda la zona ocupada por el VI ejército comandado por el general Von Paulus, con más de veinte divisiones alemanas y algunas unidades rumanas, fue aislado progresivamente del resto de las fuerzas.

El primer plan concertado por los comandos alemanes en el campo fue el de combinar una salida del bolsón y una simultánea contraofensiva desde el sector más próximo al ejército cercado. La realización del plan estaba prevista para el 26 de noviembre, pero en forma inesperada llegó la descabellada orden emanada de Hitler de resistir a cualquier precio: "El soldado alemán muere en su lugar, pero no vuelve atrás de las posiciones que ha logrado". De este modo, la Wehrmacht perdió inútilmente 250000 hombres, enormes cantidades de medios y una buena cuarta parte de su aviación. El único resultado de la resistencia opuesta por el VI ejército en Stalingrado fue permitir la retirada del I y el XVII ejércitos del Cáucaso antes de que un velocísimo e irresistible avance de los rusos, desde el Don hacia el sur, le cortase la retirada al contingente alemán a la altura de Rostov. También aquí, en un primer momento, la orden de Hitler había sido la de resistir pero, por una vez, la lógica se impuso en el cuartel general alemán y Von Kleist, con hábil maniobra, logró salvar, por pocas decenas de kilómetros de ventaja, a su grupo de cuerpos de ejército. Quedó una pequeña cabecera de puente sobre el Kubán alimentada por la vecina península de Kerc, que resistió hasta el verano de 1943.

Mientras que el ejército ruso, habituado a los rigores del invierno, hostigaba con violencia en todo el frente meridional quebrantando sobre todo los sectores ocupados por los contingentes aliados, rumanos, húngaros e italianos, el problema del reabastecimiento de las tropas que habían quedado cercadas en Stalingrado asumía aspectos dramáticos.

La Luftwaffe en Stalingrado

El 22 de noviembre, durante una reunión conjunta entre los estados mayores de la Wehrmacht y la Luftwaffe, los responsables del ejército alemán habían concluido en que para un adecuado reabastecimiento de las tropas cercadas en Stalingrado, se necesitaría por lo menos 750 toneladas diarias entre víveres, ropas, combustible y municiones. El único medio para hacer llegar estas enormes cantidades de materiales todos los días era el avión. Pero ¿estaba la Luftwaffe en condiciones de suministrar la gran cantidad de aviones que requería la operación? Y además ¿quién era el amo del cielo en Stalingrado? Se calculó rápidamente que se necesitarían por lo menos dos mil aviones de trasporte. Reuniéndolos por doquiera, la aviación alemana estaría en condiciones de suministrar, y no de inmediato, mucho menos de la mitad, haciendo llegar luego otros para sustituir las pérdidas que, según las recientes experiencias de Demiansk, Cholm y El Alamein, serían ciertamente importantes. Además de esto, el hecho de haber decidido resistir en Túnez, obligaba a mantener una fuerte alícuota de aparatos de trasporte en el área mediterránea.

En la zona cercada, existían algunos aeropuertos, el más importante de los cuales era Pitomnik: el único con pistas





Una pieza antiaérea de cuatro cañones de 20 mm (izquierda), defensa de uno de los aeropuertos desde los cuales operaban los He.111 hacia Stalingrado (Bundesarchiv, Koblenz).
Abajo, izquierda: hidroaviones rusos Beriev MBR 2, bombardean objetivos alemanes en la zona del Mar Negro (Archivo Bignozzi).
Abajo, derecha: en la pista nevada, decolaje de un bimotor alemán Heinkel He.111 (Bundesarchiv, Koblenz)





de dimensiones adecuadas para operar con una gran cantidad de grandes aviones de trasporte. También estaban los aeropuertos de Bassargine y Goroditsche, pero se perdieron durante la primera fase de la ofensiva soviética. Quedaba el pequeño aeropuerto de Gumrack, cerca de la ciudad, donde obstáculos naturales impedían una correcta aproximación de los aviones. Fue preciso utilizarlo en los últimos días de la resistencia, cuando se perdió Pitomnik.

En el bolsón se hallaban algunos He.111, algunas escuadrillas de Stuka, y Bf.109 y F.W. 190 del 3º Jagdgeschwader Udet. Pero eran insuficientes para detener la marea de aviones bimotores y monomotores que apoyaban constantemente las operaciones de las tropas rusas. Aviones Il.2, La.5, Pe.2, protegidos por LaGG 3, MiG 3 y Yak, no daban tregua. Finalmente quedaron en Pitomnik sólo cuatro caza de una unidad formada por voluntarios del JG Udet, mientras que habría sido necesario mucho más.

El comodoro Richthofen, comandante de la 4a. Luftflotte y responsable de la fuerza aérea del sector, concentró en los aeropuertos de Tazynskajia y Morosovskaya aproximadamente 200 trimotores Ju.52 y nada menos que 58 viejos Ju.86 retirados de las Kampffliegerschulen (escuelas de vuelo de combate). Estos últimos fueron organizados en dos Kampfgruppen, el 21 y el 22, mientras que los Ju.52 formaban otros once Gruppen. En Pitomnik se había instalado un potente radiofaro desde el cual, de día y de noche, con cualquier condición atmosférica, se dirigía la larga cadena de los aviones de trasporte que, en cada viaje, efectuaban por lo menos 200 km de vuelo sobre el territorio enemigo. Formaciones de Bf.109 y F.W. 190 escoltaban a los lentos aviones de trasporte hasta los cielos del bolsón y permanecían allí para resistir el ataque de las nutridas oleadas de caza rusos.

En los primeros días, el total de las toneladas trasportadas diariamente osciló en las 65/70, sólo una fracción de las 500 toneladas, que era la cifra mínima de reabastecimientos que la Wehrmacht había solicitado finalmente a la Luftwaffe para permitir la subsistencia del VI ejército. En diciembre, para incrementar la actividad de los Junkers, fueron adaptados al trasporte los bimotores He.111 del 55 y el 27 Kampfgeschwader. Estos aviones podían llevar solamente una tonelada de materiales, abarrotada desordenadamente en el hueco portabombas, pero tenían la ventaja de una mayor velocidad y además podían efectuar más vuelos por día, facilitando también la tarea de los caza de escolta. Con los He.111, la cifra de las toneladas diarias trasportadas subió a 120. Era una gota en el mar de necesidades de Stalingrado y, muy pronto, la ración de los granaderos y los infantes se redujo a dos rodajas de pan por día y un poco de caldo muy liviano. En compensación (y a despecho de la legendaria organización teutónica), algunos aviones trasportaban a Stalingrado impresos para los asuntos de oficina, diarios e inclusive corbatas, como pudo recordar quien se salvó del infierno del bolsón.

Niebla contra el puente

Mientras la avanzada de las fuerzas blindadas del ejército de Manstein no lograba levantar el bloqueo del bolsón, dada la resistencia de los soviéticos que contraatacaban los flancos de la cuña alemana hasta debilitar su ímpetu, la niebla caía durante dos semanas sobre Pitomnik, reduciendo a poco o nada la actividad aérea para los auxilios. La nieve y el hielo no habían logrado detener a los aviones de la 4a. Luftflotte de Von Richthofen, pero contra la niebla no se podía hacer absolutamente nada.

Mientras tanto, la avanzada rusa se lanzó sobre los aeropuertos de concentración de los abastecimientos y, a pesar de la encarnizada defensa en la cual participaron luchando a baja altura contra los tanques los bimotores Henschel Hs.129 e inclusive los pequeños y viejos biplanos Hs.123, las dos bases de Tazynskajia y Morosovskaya cayeron en poder de los soviéticos y las unidades de reabastecimiento se vieron obligadas a partir desde bases mucho más alejadas aumentando, posteriormente, las dificultades del puente aéreo.

"Un vuelo de trescientos o inclusive de cuatrocientos kilómetros sin escala era muy peligroso" recuerda el oficial alemán Joachim Wieder de la Wehrmacht. "Para estas distancias se debía renunciar a la escolta de la caza; en el

En orden descendente: con enormes rastrillos tirados por parejas de caballos, soldados alemanes tratan de dejar compactas las pistas cubiertas de nieve para el decolaje de los aviones; en el fondo, un Ju.87 (Bundesarchiv, Koblenz).
En vuelo, dos bimotores rusos DB-3 de bombardeo (Archivo Apostolo).
Los heridos trasportados desde el frente son desembarcados de un cuatrimotor Junkers (Archivo Bignozzi)

trascurso de diciembre fueron derribados centenares de nuestros aviones. Aun el aterrizaje y el decolaje en Pitomnik eran bastante críticos; por esta razón, nuestros aviones se detenían sólo lo indispensable para dejar su precioso cargamento y subir a bordo a los enfermos graves y los heridos que poseyeran certificado de trasporte. La niebla, el hielo y las incursiones enemigas representaban un continuo e insuperable peligro para nuestros aviones que estaban por partir desde Pitomnik y, lamentablemente, muchos aparatos cargados mucho más allá de sus límites con víctimas de Stalingrado, que esperaban escapar de ese infierno y volar hacia la libertad y la vida, fueron derribados o precipitaron inmediatamente después del decolaje. Luego, los restos desaparecían bajo el inmenso manto de nieve."

Los rusos habían advertido esto y, en las noches con escasa visibilidad, ponían en funcionamiento emisoras que perturbaban el potente radiofaro alemán de Pitomnik, llevando fuera de ruta a los aviones germanos, que luego eran capturados si habían tenido la "suerte" de descender en un campo soviético, o bien se destruían en aterrizajes fuera de pista.

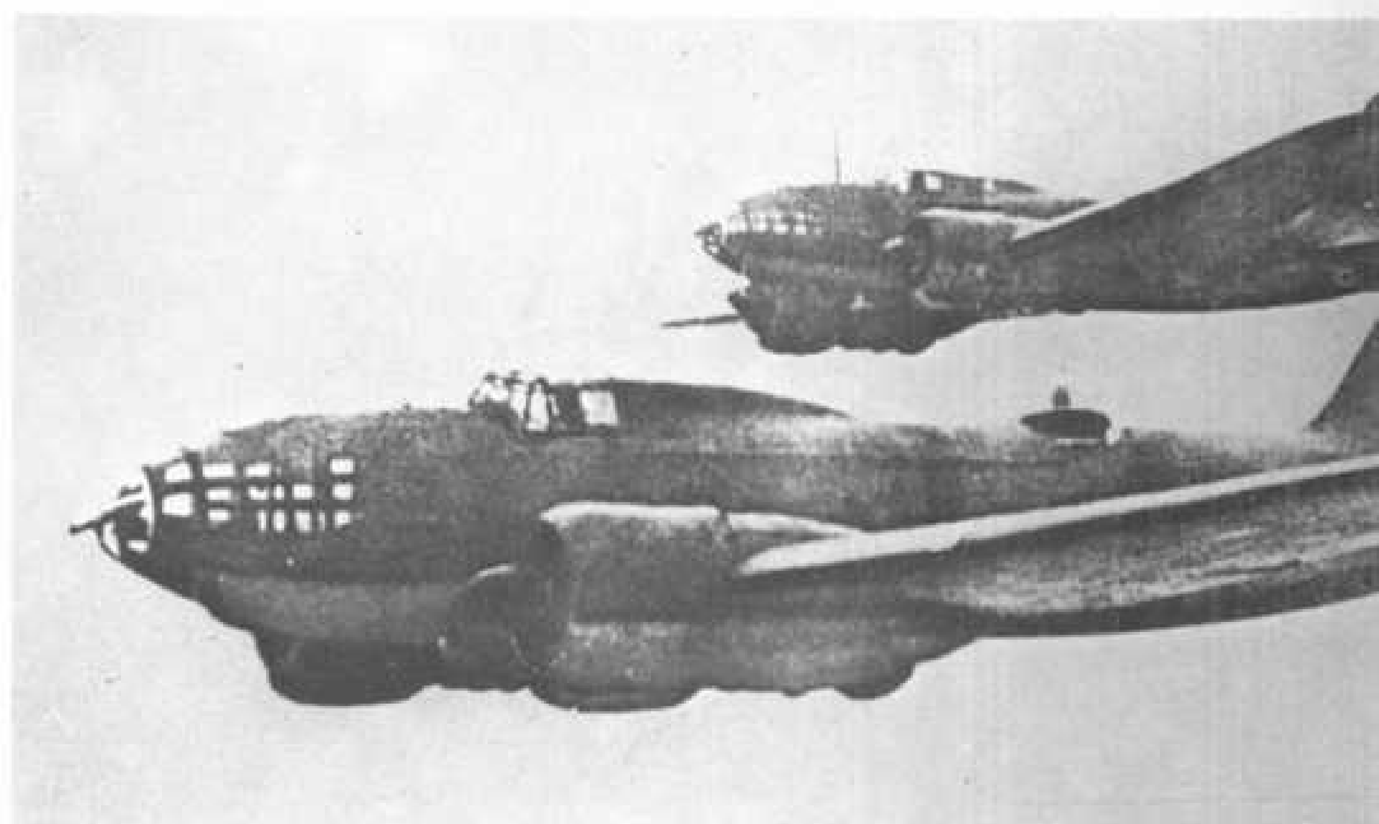
Llegan los cuatrimotores

Entre tanto, la misión de organizar el reabastecimiento de Stalingrado le había correspondido al general Milch, que tenía fama de ser un gran maestro en la improvisación de soluciones de cualquier problema. En efecto, Milch tuvo éxito en su intento de reunir en pocos días otros 300 aparatos, tomándolos un poco de todas partes, pero no por ello el promedio de los reabastecimientos a Stalingrado llegó jamás a las cifras necesarias para prolongar la resistencia de los sitiados.

El 9 de enero, aterrizaba en Pitomnik el primero de los 18 cuatrimotores F.W. 200, que le habían sido quitados apresuradamente al famoso 40 Kampfgeschwader de Burdeos. Trasladados al aeropuerto de Stalino, que distaba 500 km de Stalingrado, habían sido asignados en el Gruppe 200 comandado por el mayor Hans Jurgen Willers. Aumentó rápidamente el tonelaje trasportado, pero los Focke Wulf 200 demostraron que necesitaban un delicado mantenimiento, por lo cual inmediatamente después de las primeras misiones la eficiencia media de los aviones disminuyó en manera alarmante. Tampoco ofrecieron mayor confiabilidad los dos Junkers Ju.290 que fueron suministrados al Gruppe 200. Es más, el primero se perdió por un desperfecto en el decolaje (se trataba del prototipo que llevaba la sigla BD-TX). El accidente parece haber sido provocado por la mala disposición de las camillas para los 80 heridos que, con la aceleración del decolaje, se amontonaron en la cola, provocando un empinamiento del avión que el piloto ya no pudo compensar. El otro avión fue atacado por los LaGG 3 en el decolaje desde Pitomnik, pero el piloto logró liberarse. Sin embargo, los daños fueron tan graves que obligaron a enviar nuevamente el avión a la casa constructora en Alemania, para que realizase las reparaciones necesarias.

El 50 Kampfgeschwader había sido trasladado a Saporoje, para adiestramiento y evaluación en clima invernal. Su material de vuelo estaba constituido por los primeros 40 bombarderos pesados Heinkel He.177, en los que Hitler tanto confiaba para atacar los objetivos más alejados. Se recurrió a esta unidad pero con resultado desastroso. En pocas acciones, el 50 KG perdió siete aviones por incendios a bordo, sin que el enemigo hubiese efectuado ningún disparo. Los He.177 fueron retirados inmediatamente de la operación y continuaron sólo los Focke Wulf junto con los He.111 y los Junkers la desesperada empresa de reabastecer a Stalingrado, donde los cuatrimotores alternaban también bombardeos a las vías de comunicación del enemigo, en el inútil intento de dar un poco de respiro a las tropas que se batían en la férrea morsa del Ejército rojo.







La caída de Pitomnik

"En Pitomnik, la cantidad de cascos de aviones había aumentado pavorosamente"; sigue recordando Wieder "aviones de todo tipo estaban alineados en la nieve uno al lado del otro, ahora inofensivos: el pequeño caza soviético



En orden descendente: un avión monomotor de observación alemán Henschel Hs. 126 volando sobre el desolado paisaje invernal ruso (Bundesarchiv, Koblenz).
Un comandante de grupo, soviético, instruye a sus hombres antes del decolaje. En el fondo se observa un cuatrimotor TB-7 (Archivo Bignozzi).
En Stalingrado se emplearon los bombarderos pesados alemanes Heinkel He. 177 Greif, en el intento de reabastecer al sexto ejército de la Wehrmacht sitiada. De todos modos, estos aviones fracasaron en su uso (Bundesarchiv, Koblenz)





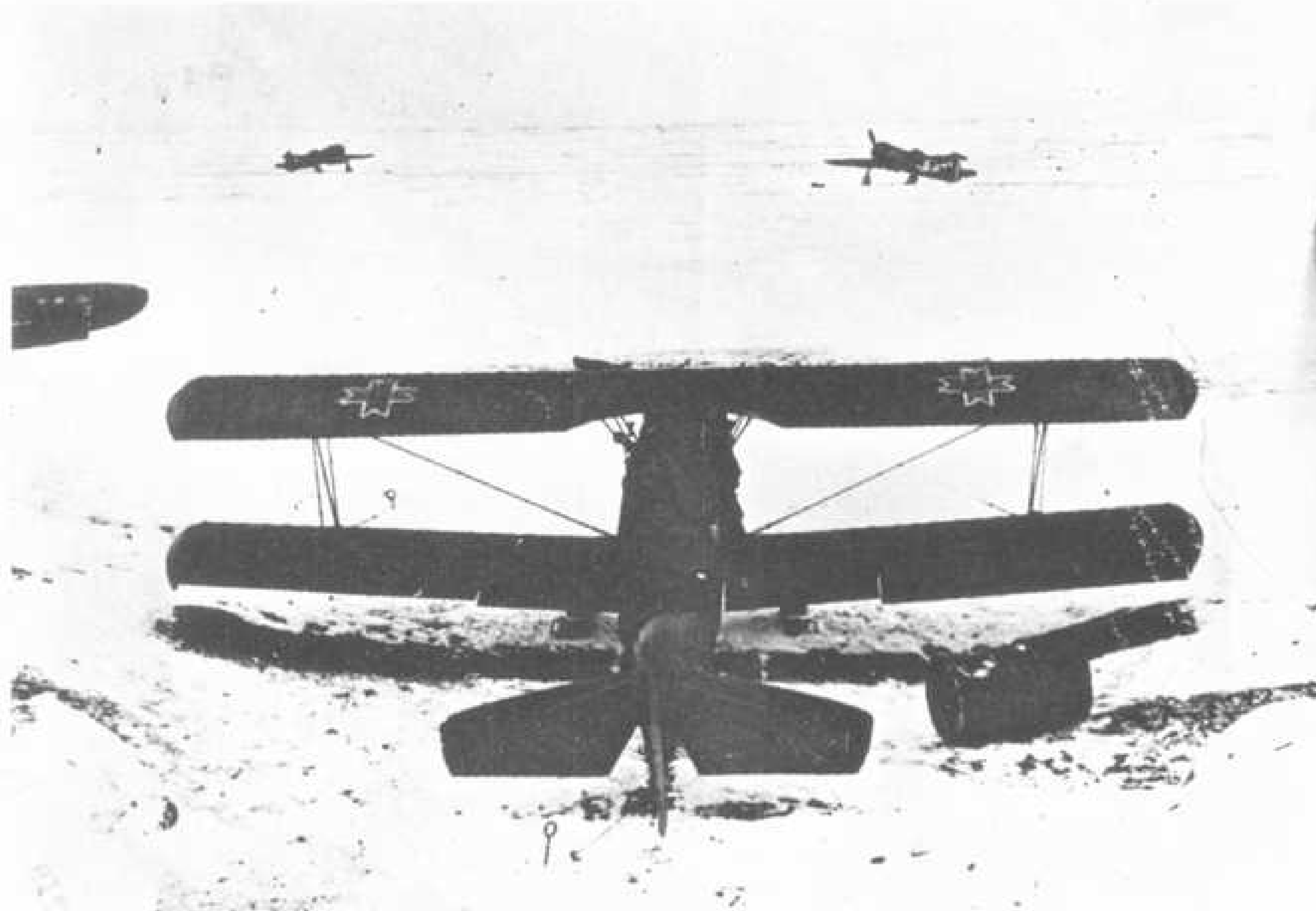
junto con los torpes pájaros con las alas cortadas o quebradas. Había inclusive un Fieseler 'Storch', paralizado por el hielo. Pero en medio de este cementerio de aparatos, la vida continuaba pulsando febrilmente, sobre todo bajo tierra. Los bajos terraplenes de nieve, las cúpulas que sobresalían de los *bunker* desde donde asomaban chimeneas humeantes, las antenas de las estaciones de radio, los vehículos de servicios de radioenlace y algunas raras tiendas, creaban el efecto de una ciudad espectral donde los seres humanos se movían como las hormigas tanto arriba, como bajo tierra".

El 16 de enero de 1943, los T-34 rusos desbarataban las líneas alemanas que rodeaban al aeropuerto de Pitomnik. Desde ese día caía de golpe el flujo de reabastecimientos que continuaba alimentando más las esperanzas que la vida misma de los sobrevivientes de Stalingrado, embrutecidos por los bombardeos, el hambre, el frío, las epidemias. Se puso nuevamente en actividad, liberándolo de la nieve que se había acumulado, el pequeño y angosto aeropuerto de Gumrak, cuyas pistas angostas e inseguras estaban sembradas de restos. Pocos He.111, Ju.52 y Ju.86 llegaron y partieron de Gumrak. También aquí, en el momento de la partida de los pocos aviones que habían aterrizado, había una multitud de heridos y mutilados que trataba sin disciplina, de agarrarse a los aviones para dejar aquel infierno. Hubo escenas desgarradoras, con aviones que comenzaban la corrida esparciendo despojos humanos que intentaban mantenerse aferrados, por la fuerza y la rabia de la desesperación, a los planos de cola o a los trenes de aterrizaje.

Los últimos dos aviones partieron cargados de todos aquellos que habían tenido la suerte de haber sido los primeros en invadir sus fuselajes. Con horror, aquellos que habían quedado en tierra vieron el fuselaje del último acribillado por una ráfaga de ametralladora. El avión, dejando una larga faja de humo, alabeó sobre un lado y se precipitó con su dolorosa carga. Algunos días después, el 1º de febrero, Von Paulus y su ejército se rendían. Noventa mil soldados alemanes y, entre ellos 24 generales, eran tomados prisioneros. En los últimos días, los F.W. 200 y los He.111 habían intentado llevar algún alivio a los sitiados arrojando provisiones mediante paracaídas, pero muchos lanzamientos terminaron entre las tropas rusas. Lo que caía en las filas alemanas era literalmente arrebatado por turbas de soldados hambrientos. En la noche del 2 de febrero, los últimos Heinkel sobrevolaron en vano Stalingrado para lanzar provisiones. En la ciudad, ya reducida a un atroz e irreal escenario de ruinas, no quedaban vestigios de vida.

Aunque no tuvieron éxito en su intento de reabastecer a pleno ritmo al ejército sitiado, los aviadores de la Luftwaffe efectuaron una excepcional labor. Fueron evacuados por lo menos 42000 heridos o enfermos. La cifra promedio de provisiones trasportadas fue de 100 toneladas por día, si bien una sola vez la cifra llegó al tope de 300 toneladas. En la hemorragia de hombres y aparatos, la Luftwaffe, desde el 24 de noviembre de 1942 hasta el 31 de enero de 1943 perdió: 262 Ju.52, 165 He.111, 42 Ju.86, nueve F.W. 200, siete He.177 y un Ju.290. Casi 500 aviones en total, además de 2500 pilotos y tripulantes. Para la Luftwaffe, la de Stalingrado fue una tragedia dentro de la tragedia, y la aviación alemana ya no podría recuperarse de este terrible desastre. Con el dominio del aire por parte de los alemanes, la operación hubiera tenido alguna posibilidad de éxito y, quizá, hubiera permitido llevar también importantes refuerzos de tropas y medios al área cercada. Pero el dominio del aire se hallaba en fortísimas manos rusas y el éxito del combate, a pesar de la intervención aérea, jamás estuvo en duda.

En el paisaje invernal (abajo, izquierda), un biplano rumano de reconocimiento. En el fondo, dos caza I.A.R.80 (Archivo Bignozzi). Abajo, derecha: durante la trágica retirada de Rusia, en el invierno de 1942-1943, planeadores alemanes reabastecen a tropas italianas (Archivo Palazzi). En el centro: un M.C.202 y un cazabombardero M.C. 200 del 21 Grupo. En segundo plano, S.81 de trasporte. En el invierno 1942-1943, con un S.81 desapareció el general Enrico Pezzi, comandante de la aviación italiana en Rusia, durante un vuelo de auxilio a una guarnición italiana sitiada (A.M.I.).
Más abajo: el capitán Manuel Bengochea, quien comandaba una de las escuadrillas españolas de la "Legión Azul" formada por voluntarios, que operó en Rusia





Retirada alemana

En Leningrado, el invierno llevó al levantamiento del bloqueo de la situación. Un violento ataque ruso permitió liberar un corredor hacia la ciudad, que ya no tuvo necesidad de esperar las heladas del Ladoga para contar con provisiones. Más al sur, los ataques soviéticos y la renuncia a la resistencia a ultranza, llevaron a los alemanes a rectificar todas las salientes. De este modo, se eliminaron las cuñas hundidas en el despliegue soviético en Demiansk, Cholm y Viazma. En el frente meridional, en la zona de Millerovo, los rusos obligaron a los alemanes y sus aliados a abandonar primero el Don y luego el Donez. Karkov pasó varias veces de los rusos a los alemanes y viceversa. Al comienzo de la primavera, la resistencia germana se fortaleció. La Wehrmacht preparaba una nueva ofensiva para el verano, pero el ejército ruso tenía entonces tantos recursos que podía prescindir de "alianzas" meteorológicas. La aviación soviética dominaba totalmente el cielo de la batalla, empeñándose sobre todo en el apoyo táctico a corta distancia y en las grandes operaciones logísticas. Precisamente en la primavera de 1943 se reorganizó el cuerpo de las tropas aerotrasportadas, dividido en diez y más divisiones de fusileros de la Guardia aerotrasportados, y en unas veinte brigadas de infantería de paracaidismo, cada una de las cuales tenía una dotación de por lo menos 3000 hombres.

Por parte de los germanos, en el frente ruso estaban listas en la retaguardia algunas divisiones de paracaidistas adiestrados para empleos excepcionales, pero el dominio del cielo por parte de los soviéticos impidió que entraran en acción. Para el verano de 1943, Hitler alentaba la idea de una posible acción definitiva contra Leningrado, que debería llevarse a cabo con el empleo del XI Fliegerkorps del general Student, articulado en dos divisiones de paracaidistas. Pero después de la evacuación de Túnez, el XI FK fue trasladado apresuradamente a Provenza, para contragolpear eventuales movimientos aliados en el Mediterráneo. El ataque desde el cielo contra Leningrado quedó como un sueño.

El peso de la industria americana

La entrada en guerra de los Estados Unidos hizo inclinar definitivamente la balanza del poder aéreo del lado de los aliados. Es muy cierto que antes de diciembre de 1941, los Estados Unidos ya habían suministrado importante material tanto a los franceses, en primer lugar, como a los ingleses, chinos y rusos después. Para 1941-1942, estaba prevista para Gran Bretaña y sus aliados una provisión de 14000 aviones. El potencial de la industria americana era tal que las provisiones no perturbarían sino en una mínima parte la prosecución del programa de refuerzo de la USAAF, que preveía, para el 1º de abril de 1941, la formación de 54 Grupos aéreos para un total de 21470 aviones de combate y de adiestramiento. El 9 de julio de 1941, Roosevelt había presentado a sus colaboradores militares un pedido para un plan apto para garantizar la derrota de cualquier potencial enemigo de los Estados Unidos. En setiembre de 1941, una comisión conjunta suministraba las cifras correspondientes a las especificaciones para una producción bélica americana con prioridad absoluta. En lo que concernía a la USAAF se estimaba que, partiendo de la producción de los mode-









Un monomotor de enlace Fieseler Fi.156 "Storch" (izquierda) volando en el sector de Viazma (Bundesarchiv, Koblenz).
Abajo, izquierda: para tratar de contener la avalancha de los tanques rusos, en muchos Ju.87D fueron instalados cañones de 37 mm y trasformados en la versión "G" y rindieron eficientemente (Archivo Bignozzi).
Abajo derecha: construcción de los Boeing B-17E en el establecimiento de Rentön, en Seattle (Washington) (Archivo Apostolo)

los corrientes, llegaba a prever para 1944 la producción de un nuevo avión de bombardeo capaz de atacar objetivos en un radio de 6500 kilómetros. El total de los aviones previstos por el plan era de 37051 aviones de adiestramiento y de 22000 a 26000 aviones de primera línea, con un reemplazo mensual de 2276 aviones. Al mismo tiempo, se construirían 9457 aviones para los aliados y otros 8359 aviones directamente con contrato del gobierno británico con la industria americana.

En el verano de 1941, los ingleses hicieron saber al gobierno estadounidense que el programa de Churchill, llamado "Victory", preveía para la RAF y la aviación de marina, sin contar las escuelas y los aviones de reserva, un aprovisionamiento de 49385 aviones. De éstos, los ingleses podrían fabricar, según las estimaciones, 35832, con una diferencia de 13335 aviones, que deberían ser suministrados por los Estados Unidos. En ese ínterin, los rusos presentaban importantes pedidos, por lo cual se formaron comisiones mixtas para afrontar el complicado problema.

El general Arnold, jefe de Estado Mayor de la USAAF, comenzaba en setiembre un nuevo plan a breve plazo que cubría el período octubre de 1941-junio de 1942. Este programa daba prioridad al refuerzo aéreo en función anti-Eje. En ese período se fabricarían 14802 aviones, el 66 % de los cuales destinado a los aliados y el 34 % restante para la USAAF. El 66 por ciento sería dividido en los siguientes porcentajes: Gran Bretaña 50 %, URSS 30 %, China 10 % y el restante 10 % para las otras aviaciones aliadas. Los acontecimientos obligaron a rever la rígida planificación: las necesidades de Rusia llevaron también a los ingleses a igualar las provisiones aéreas con las soviéticas, en la medida del 40 % para cada uno. Roosevelt, ante la amenaza japonesa, dispuso que antes de que se exportasen los bombarderos pesados B-17 y B-24, se destinaran ante todo a reforzar el sector de las Hawaii y de las Filipinas. Los hechos le darían firmemente la razón.

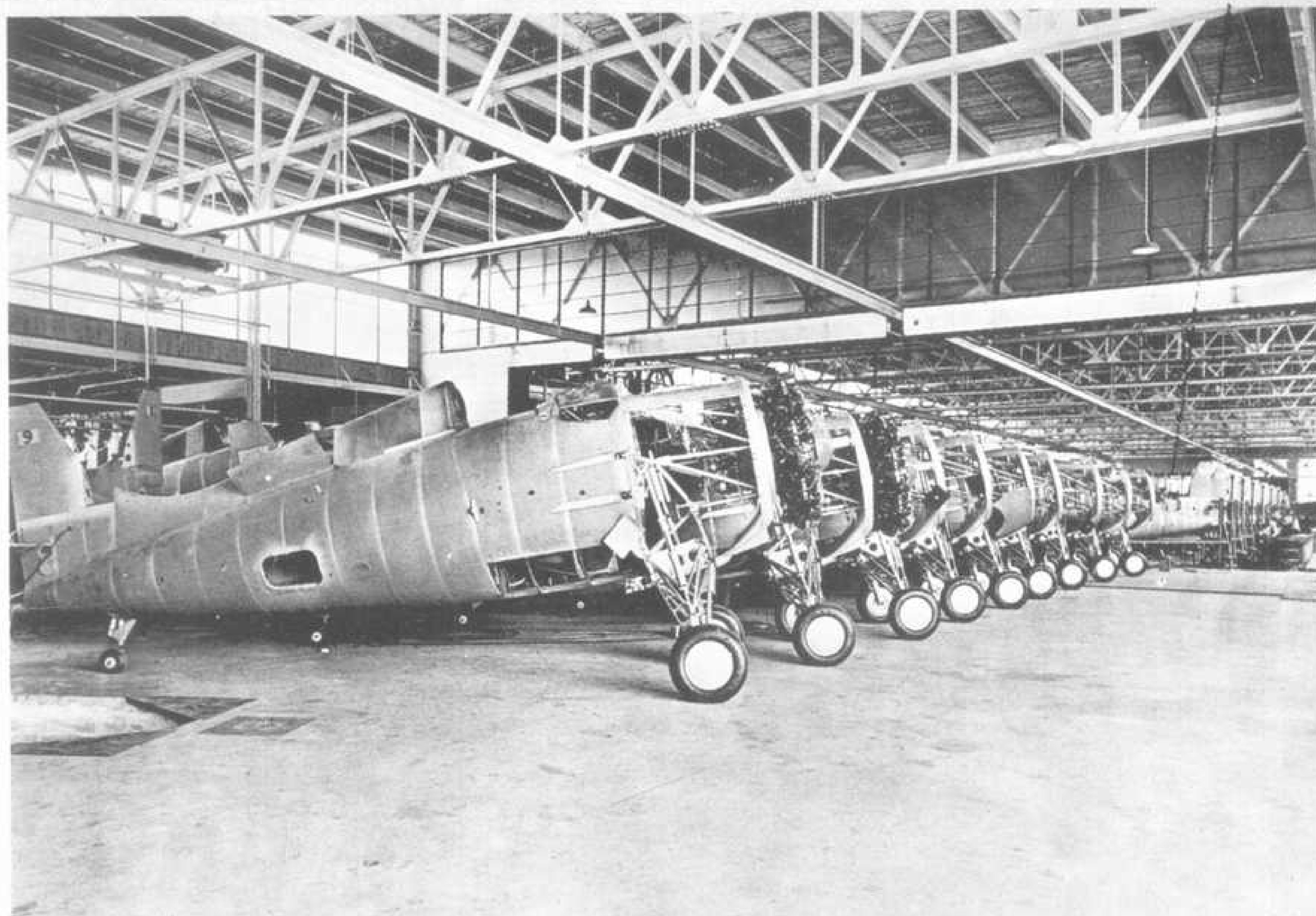
Estrategia aérea americana

El plan estratégico estudiado contra el Eje miraba a aplastar a modo de tenaza a Alemania y sus aliados, partiendo con bombardeos masivos desde Inglaterra y las bases de Medio Oriente. Se preveía lanzar el ataque con las siguientes fuerzas: en Inglaterra, 10 Groups de bombarderos medianos B-25 y B-26 con 850 aviones, 20 Groups de B-17 y B-24 con 1360 aviones, 12 Groups de B-29 y B-32 con 816 aviones, 10 Groups de caza con 1300 aviones (todos los meses estaba previsto un reemplazo de 286 bombarderos medianos, 456 pesados y 273 de gran alcance, además de 209 caza); en Medio Oriente sus bases deberían tener 12 Groups de B-29 y B-32 con 816 aviones, más seis Groups de caza con 780 aviones, que tendrían reemplazos mensuales de 273 y 126 aviones respectivamente. Se estaba estudiando otro bombardero, el B-36, para actuar desde mayores distancias.

Para aniquilar la potencia germana, se habían seleccionado desde hacía tiempo 154 objetivos que debían ser destruidos totalmente. Cincuenta de estos objetivos eran equipos para la producción de energía eléctrica, 47 nudos ferroviarios, camineros y puertos, 27 representaban el 80 % de la producción petrolífera, 18 eran inherentes a las construcciones aeronáuticas, seis representaban el 90 % de las fábricas de aluminio, seis la total producción de magnesio. Era la rigurosa y lógica aplicación de las doctrinas de Douhet y Trenchard, elaboradas y absorbidas por Mitchell, y que el Estado Mayor de la USAAF había demostrado que sabía unir a un adecuado plan de construcciones, de adiestramiento del personal y de análisis científico del potencial enemigo.



La producción en serie (derecha) de los caza embarcados F4F en la Grumman de Bethpage (Nueva York) (Archivo Coggi). Abajo: construcción de los P-47D en la gran sala de montaje de la Republic en Farmingdale (Nueva York). En primer plano, ejemplares destinados a la RAF





Por el contrario, los objetivos del Bomber Command inglés conducido con tenacidad y energía por el mariscal del Aire Arthur Harris, habían sido elegidos también con el criterio de la represalia y para afectar la moral del llamado "frente interno". Los bombarderos de la RAF —los excelentes Lancaster— causarían terribles golpes al potencial humano y a la economía germanas, pero no sobre la base de un plan estudiado meticulosa y científicamente como el americano. De todos modos, desde 1942 las dos formidables ramas del poder aéreo aliado —las Air Forces estratégicas americanas y el Bomber Command británico— comenzarían a reducir a Alemania a un cúmulo de ruinas.

Un río de aviones

La organización americana para los grandes planes industriales, económicos y sociales fue volcada en favor de la aviación. Ya en 1942, los técnicos del Estado de la aviación americana habían comenzado a preparar bases de paso y apoyo a lo largo de todo el sector septentrional del continente hasta Groenlandia, Terranova, Islandia y Alaska. Mayores dificultades presentaba el sector sur. Se estipuló un pacto con Portugal para el uso de las bases en las islas Azores, pero esto, por el momento, no resolvía el problema. Precisamente, era necesario cubrir recorridos de 25000 km para mantenerse alejado del alcance de los enemigos.

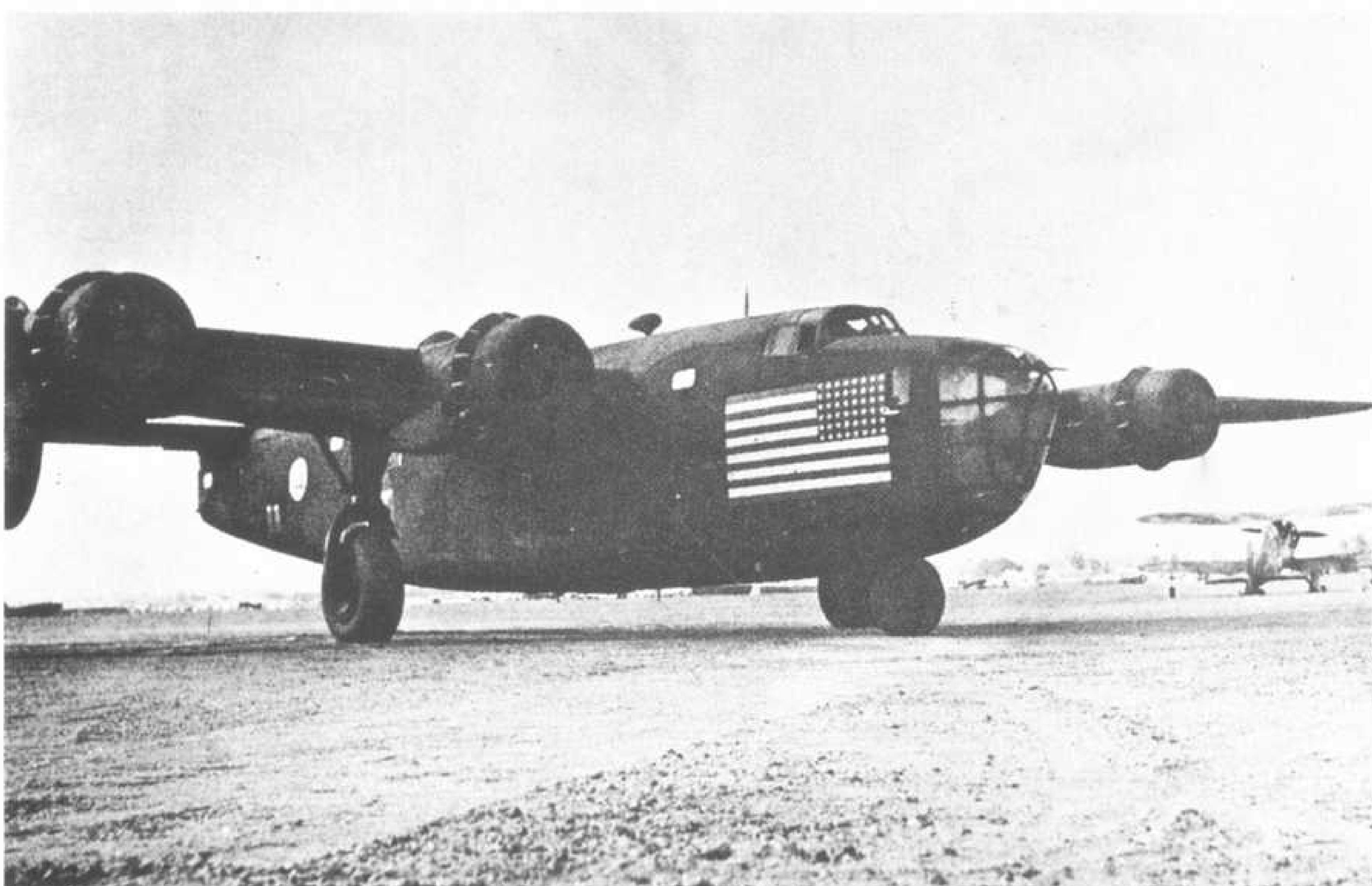
A fines de 1941, la situación de los reabastecimientos se podía sintetizar de este modo.: el aprovisionamiento de aviones a Gran Bretaña era fácil; desde Alaska era imposible llegar a Rusia cruzando Siberia. La ruta del Pacífico sur permitiría llegar a Australia, pero la ocupación japonesa de Nueva Guinea, de las Indias Holandesas y de los territorios indochinos había cortado el enlace Australia-India. Los reabastecimientos de aviones a la India y China deberían ser efectuados pasando de América del Norte a América del Sur y, una vez superado el Atlántico, cruzar África ecuatorial y Asia. Todo esto fue realizado por la USAAF con una magnífica organización. El Air Corps Ferrying Command se originó precisamente en 1941, cuando se trató de reabastecer a los ingleses. Hudson, Boston y otros bimotores fueron enviados a Inglaterra cruzando el Atlántico del Norte. En seis meses se trasportaron 1350 aviones, inclusive con tripulaciones femeninas. En el verano de 1941 se estableció una línea regular entre Gran Bretaña y los Estados Unidos con los aviones de trasporte derivados del bombardero B-24. Los B-24 se convirtieron un poco en los aviones oficiales que hicieron posibles los frecuentes encuentros de misiones aliadas; en el verano de 1941 volaron hasta Moscú para trasportar allí a los miembros de la misión conducida por Harriman, para tratar el tema de las ayudas a la URSS.

En enero de 1941 se intentó la ruta del Atlántico sur, más larga y difícil. La aviación americana recurrió a la Pan American, que dio los primeros pasos para abrir la difícil línea de reabastecimiento con una de sus subsidiarias, la Atlantic Airways Ltd. El rótulo Pan American servía también para cubrir eventuales responsabilidades de países aún no involucrados en el conflicto como, por ejemplo, Brasil. La Pan American se encargó también de la organización de las bases de escala y reabastecimiento en el Caribe, en América Central, en Brasil y en Liberia.

En la noche del 21 de junio de 1941, partieron los primeros tres de diez trasportes B-24 desde Miami (Florida), que hicieron una primera escala en Puerto España (Trinidad). La escala siguiente era Belem, en Brasil, pero aquí las tripulaciones fueron arrestadas por la policía, que las volvió a dejar en libertad sólo tres días después. Había sido un error de la Atlantic Airways, que había efectuado la entrega burocrática de los



Miles de North American AT-6 (izquierda) fueron suministrados por los Estados Unidos de América a las escuelas aliadas de Canadá. Otros T-6 fueron construidos bajo licencia en ese mismo país.
Abajo: el B-24 para el trasporte de personalidades, con el que Roosevelt llegó a El Cairo a fines de 1942, para encontrarse con Churchill. En el fondo, un Gladiator meteorológico (I. W.M.)



aviones a los ingleses no en África, sino directamente en el momento de partir desde Miami. Se solucionó cambiando las matrículas de los aviones. Con matrículas americanas, los brasileños, entonces neutrales, dejaban pasar cualquier tipo de avión. De Belem a Natal y de aquí, cruzando el Atlántico, a Bathurst, las tripulaciones americanas llegaron a Lagos, donde los aviones fueron retirados por tripulaciones inglesas.

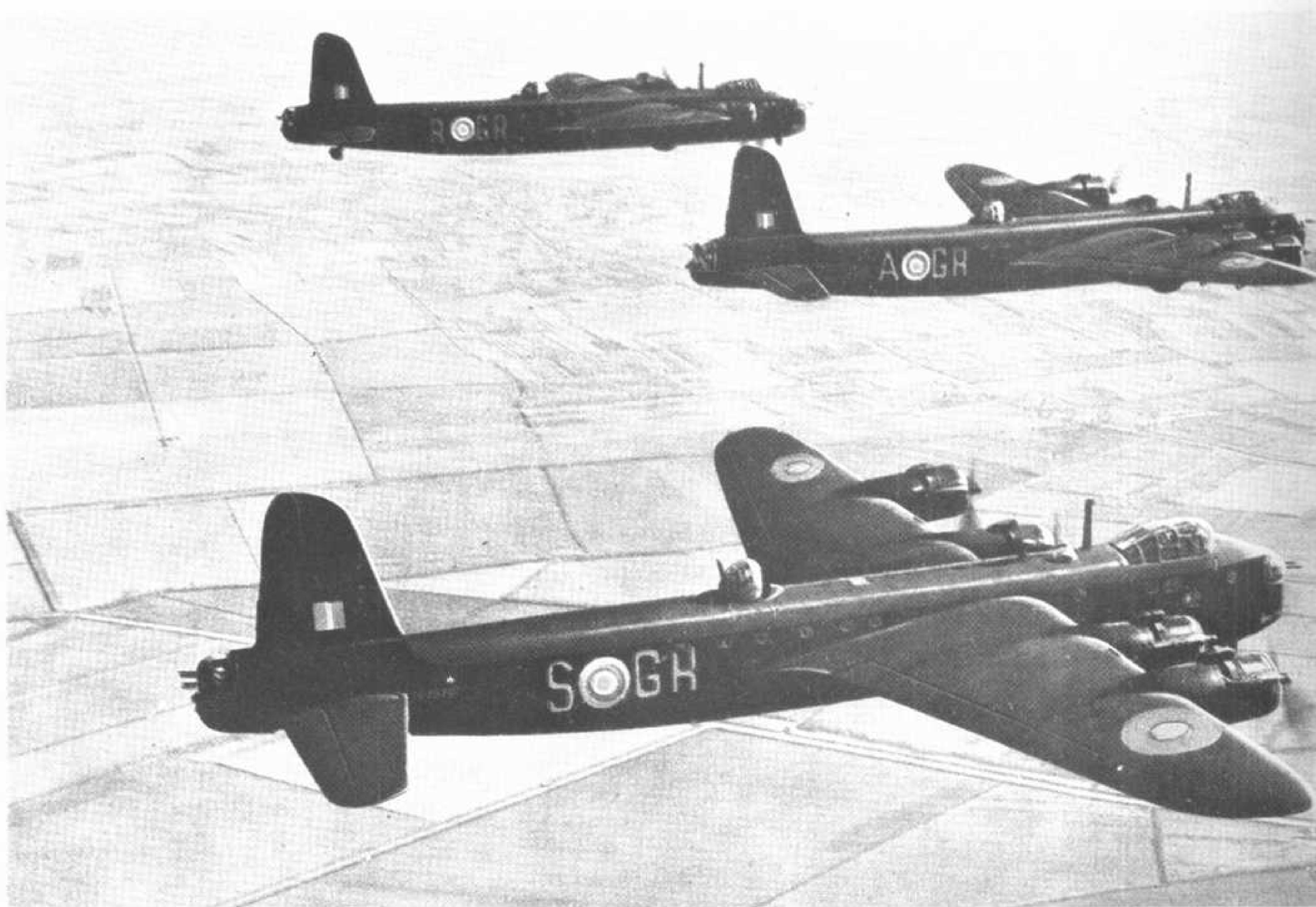
Para el regreso a la patria de las tripulaciones que luego deberían reanudar la travesía, la Pan American puso en servicio uno de sus hidroaviones "Clipper" retirado del Pacífico. Surgieron otras subsidiarias de la Pan American, la Pan American Air Ferries y la Pan American Airways Africa que, ajustándose a un contrato con el gobierno inglés, efectuaron el trasporte de aviones y pasajeros inclusive cruzando todo el territorio de África. A fines de 1942, cuando el personal de la PAA finalmente se militarizó, los pilotos habían trasportado 464 aviones. Dos vuelos excepcionales fueron efectuados por la aviación americana entre setiembre y octubre de 1941 para explorar las posibilidades de reabastecimientos a lo largo de la ruta meridional. Uno de los B-24 empleados para estos vuelos llevaba a bordo al general Brett, jefe del Air Corps y, como pilotos, al teniente coronel Caleb W. Haynes y al mayor Curtis E. Le May. Llegaron hasta el Golfo Pérsico y regresaron a América después de haber recorrido, lógicamente que en etapas, casi 39000 kilómetros. Otro avión cubrió 42000 km llegando a Moscú y regresando a los Estados Unidos.

En 1942, tripulaciones de la Pan American y de la USAAF entregaron a los rusos 102 B-25, por la ruta del sur. En el curso del mismo año comenzaron también las entregas de los bimotores A-20. Los aviones eran llevados hasta Persia y a aquellos aeropuertos acondicionados con las exigencias de empleo de la aviacion soviética, siendo retirados luego por tripulaciones rusas. Entre junio y diciembre de 1942 fueron entregados a las fuerzas inglesas en Egipto 173 aviones entre Hudson, Ventura y Lodestar, 42 Marauder y 80 Baltimore. Los aviones americanos llegaron progresivamente también a las fuerzas aliadas en la India y China. En diciembre partieron 15 B-24 destinados a China y 65 B-17, que debían reforzar las Filipinas. La ruta era Tampa (Florida) - Trinidad - Belem - Natal - Accra - Kartum - El Cairo - Abbaniya - Karachi. Los B-17 llegaron hasta Bangalore donde, a causa de la caída de las Filipinas, llegaron hasta las fuerzas de Mac Arthur, en Puerto Darwin, antes de que los japoneses cortasen también este camino.

La necesidad de reabastecer a la 10a. Air Force de Chennault y a la aviación china, obligó al Comando de Trasportes a una complicada operación aeronaval. Sesenta y ocho P-40 fueron enviados a Rhode Island, donde fueron embarcados en abril de 1942 en el portaaviones Ranger. Cerca de las costas de África, el Ranger lanzó los aviones que aterrizaron en Accra sin ningún contratiempo. Desde Accra, en ocho grupos separados, los aviones partieron hacia Karachi (India) en un largo vuelo con escalas. Dos de los grupos, por un error de navegación, se perdieron en el desierto africano. En total, llegaron sanos y salvos a Karachi 59 aviones, que fueron puestos en condiciones para llegar hasta la 10a. Fuerza Aérea en China.

Una de las bases hacia la India y Persia era la de Gura (Asmara) en la ex Eritrea italiana. En la primavera de 1942, desde Rodas partieron en misión secreta dos trimotores S.75 en versión militar, con portillos para bombas. De éstos, uno logró llegar a Gura, bombardeando de noche, cuando la base estaba perfectamente iluminada, en total desconocimiento de la amenaza. El otro, a causa del excesivo consumo de combustible, bombardeó Puerto Sudán. Los dos aviones regresaron a Rodas. Junto con la del aislado He.111 alemán a Fort Lamy, fue la única acción contra las bases del Ferrying Command. Pero no por ello el tráfico de aviones se detuvo. En 1943 se convertiría en un aluvión.

Formación (aquí abajo) de bombarderos Stirling del Bomber Command inglés (Archivo Bignozzi).
Más abajo: un bimotor Wellington alcanzado por la artillería antiaérea recuperado y trasportado a un campo de la Luftwaffe, luego de aterrizar fuera de pista es ocultado de la observación aérea enemiga debajo de telas (Archivo Pafi)

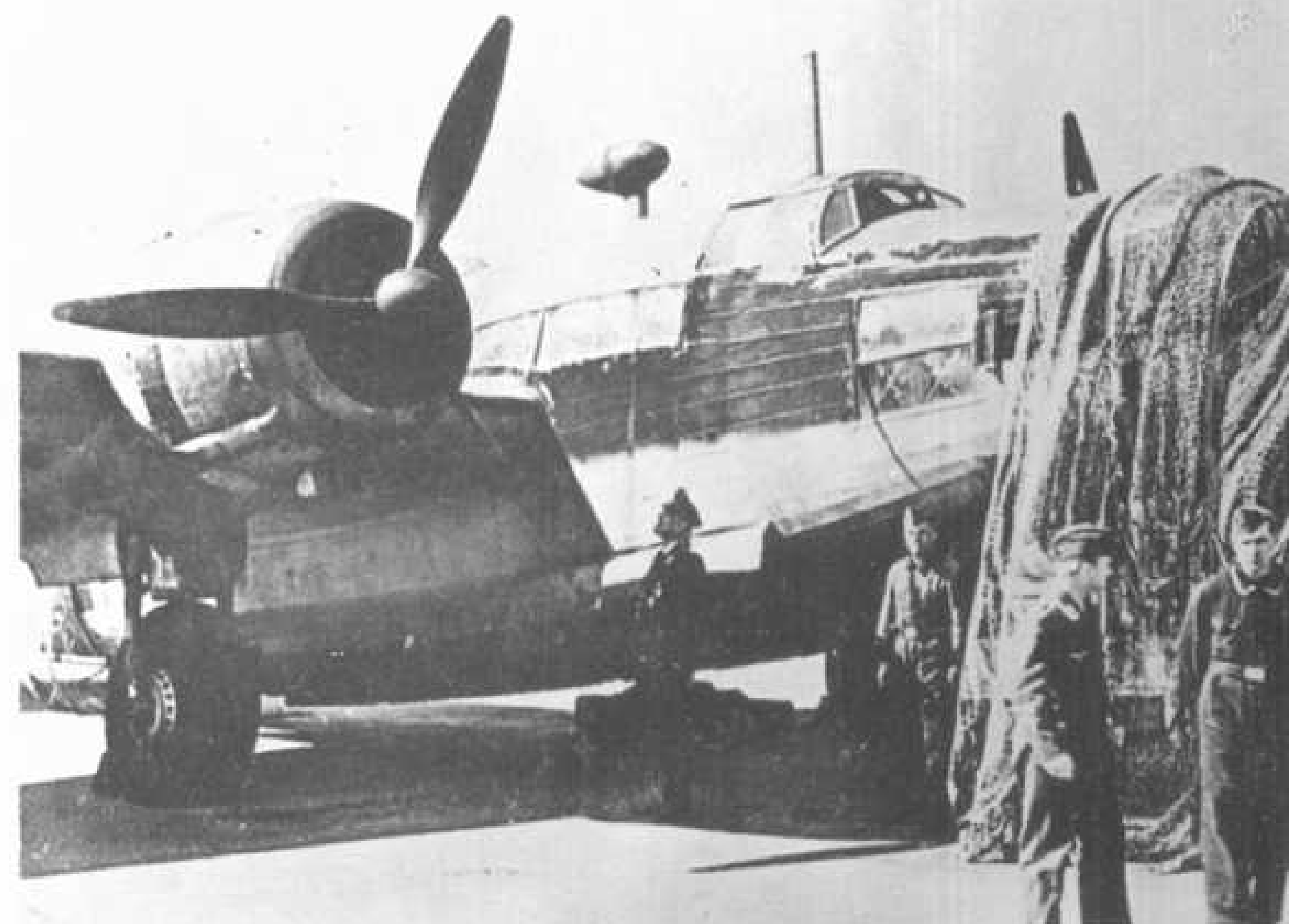


INFIERNO SOBRE ALEMANIA

"Confiamos mucho en la ofensiva de nuestros bombarderos contra Alemania en el próximo invierno; no debemos renunciar a ningún trabajo para justificar las grandes sumas que nuestro país está invirtiendo. La tarea del Ministerio de Aeronáutica es garantizar que desde los aviones de los que dispone se lance sobre las ciudades alemanas la máxima carga posible de bombas del mejor tipo. Si no podemos garantizar que la mayor parte de nuestras bombas cause efectivamente algún daño, será muy difícil poder justificar la prioridad que le damos a este método de ataque": así escribía Churchill en abril de 1942 al ministro de Aeronáutica inglés, y proseguía: "Debemos prever que el enemigo puede mejorar sus defensas, tanto terrestres como aéreas. Sin embargo, por lo que yo sé, podremos llevar a cabo contramedidas que ahora estamos poniendo a punto. Sin duda, usted se encargará de que estén listas cuanto antes, de modo que se puedan instalar rápidamente en los aviones, empleándolas apenas se considere conveniente".

En realidad, mientras el primer ministro británico hacía estas recomendaciones, el Bomber Command ya se había convertido en un instrumento de notable eficacia, que asestaba sus golpes en el corazón de Alemania. Durante esos meses, se distribuyeron dos excelentes aviones a las unidades: el cuatrimotor Avro "Lancaster" y el bimotor "Mosquito". El primer Mosquito Mk.IV había sido entregado al 105 Squadron el 15 de noviembre de 1941 y el primer Lancaster había llegado al campo del 44 Squadron sólo algunos días después. El 22 de febrero de 1942, el Air Marshall A.T. Harris se había convertido en jefe del Bomber Command. Este oficial del 5º Group de bombarderos, llegó a la nueva responsabilidad con la fría determinación de borrar del mapa a los principales centros industriales y habitados de Alemania. Era plenamente consciente del hecho de que individualizar y atacar de noche un determinado blanco era, para un bombardero, una tarea extremadamente ardua, y estaba convencido de que el medio más eficaz y económico para doblegar a Alemania era el de abatir a la población, destruyendo las ciudades en las que ésta vivía, y aniquilándola sin muchos escrúpulos con la técnica del "bombardeo de área". En definitiva era el mismo Harris que, al policía que había hecho detener su automóvil y lo había reprendido por la excesiva velocidad con la que podría causar víctimas, había respondido con macabro humor: "¡Pero a mí me pagan para matar a la gente!" Su llegada marcó el comienzo del máximo esfuerzo inglés para una decisiva acción aérea contra Alemania y sus aliados y, en el mismo mes de febrero, llegaban de a pocos por mes a Inglaterra también los primeros contingentes logísticos de la 8a. Air Force americana.

Hasta entonces el Bomber Command había realizado muchas acciones espectaculares, algunas inclusive de elevada eficacia militar. Los Wellington y los Blenheim se habían arrojado al límite de su alcance sobre los objetivos alemanes. En setiembre de 1941, los Wellington habían regresado después de mucho



tiempo a Italia, sobre Turín, partiendo directamente desde Inglaterra. Entre tanto, los nuevos bombarderos no habían dado los resultados esperados y, con el fracaso del cuatrimotor Stirling y del bimotor Manchester, sólo el Halifax continuaría al lado del Lancaster hasta la finalización de las hostilidades.

En la noche entre el 3 y el 4 de marzo de 1942, el Bomber Command atacó los talleres Renault de Billancourt, em-

El comandante del Bomber Command desde 1942 fue Sir A.T. Harris, apodado por sus hombres "Bomber". En la fotografía de abajo, Harris se halla en la base de un Squadron de Halifax en Pocklington, conversando con el Air Commander G.A. Walker.
Más abajo: la tripulación de un bombardero Stirling se dirige a los aviones para una misión más allá de la Mancha (Archivo Bignozzi).
Más abajo, a la derecha: vista frontal de un cuatrimotor Avro Lancaster Mk. 1. El avión fue el mejor bombardero británico y uno de los más destacados del conflicto (Archivo Apostolo)





pleando 223 aviones y llevando a cabo el primer ejemplo de máxima concentración de aviones sobre un reducido blanco. El día 11 del mismo mes, los Lancaster efectuaban su primera acción bombardeando Essen. El 17 de abril, los nuevos cuatrimotores del 44 y el 97 Squadron fueron enviados al ataque en pleno día contra los talleres de la Maschinen Augsburg und Nürnberg de Augusta, que fabricaban motores diésel para submarinos; de doce aviones atacantes se perdieron siete. Fue una clara demostración del hecho de que las tareas diurnas sobre Alemania podían realizarse sólo provocando costos prohibitivos.

En la noche del 29 de marzo, 234 bombarderos ingleses atacaban Lübeck devastándola con más de 300 toneladas de bombas. Dos imponentes incursiones se efectuaron en las noches del 24 y el 27 de abril sobre la ciudad de Rostock, donde 468 aviones lanzaron más de 700 toneladas de explosivo y sustancias incendiarias. Fueron alcanzadas las fábricas aeronáuticas Arado y Heinkel, pero también se destruyeron tres antiguas iglesias. La ofensiva del Bomber Command aumentaba su intensidad.

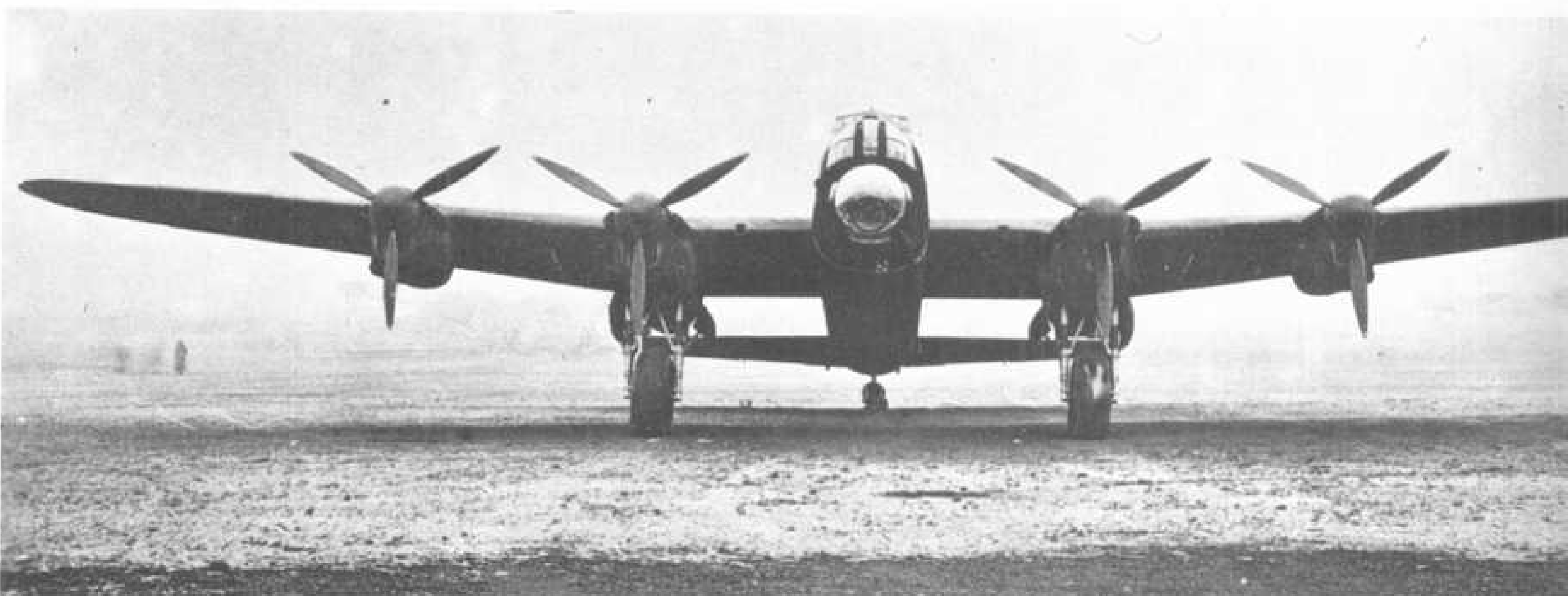
"Operación Baedecker"

La incursión sobre Lübeck provocó el resentimiento de los alemanes. En efecto, la bella ciudad anseática no figuraba en los primeros puestos de importancia estratégica, entre los objetivos alemanes. La furiosa reacción de Hitler se concretó en un improvisado plan de represalia contra las ciudades inglesas que, a una mínima importancia estratégica uniesen atractivos históricos y turísticos. Para estos objetivos se ideó la "Operación Baedecker", extraída del nombre de una famosa selección de guías turísticas editadas en Alemania. La primera víctima fue la ciudad de Exeter, en la noche del 23 de abril. Sin embargo la Luftwaffe estaba muy lejos de poder contar, sobre la Mancha, con la experiencia de los años anteriores. Había quedado, frecuentemente con unidades existentes sólo de nombre, únicamente la 3a. Luftflotte. En efecto, el frente ruso y el del Mediterráneo habían devorado literalmente centenares de aviones y en Francia y los Países Bajos se mantenían solamente pocos núcleos de bombarderos y algunas unidades de caza. Precisamente con los caza y, sobre todo, con los nuevos Focke Wulf 190, la Luftwaffe había efectuado acertadas acciones basadas en pasajes-relámpago de los ágiles aviones que lanzaban, cada uno, dos bombas de 50 ó 100 kg. Estos ataques tenían un cierto éxito, sobre todo contra los objetivos portuarios.

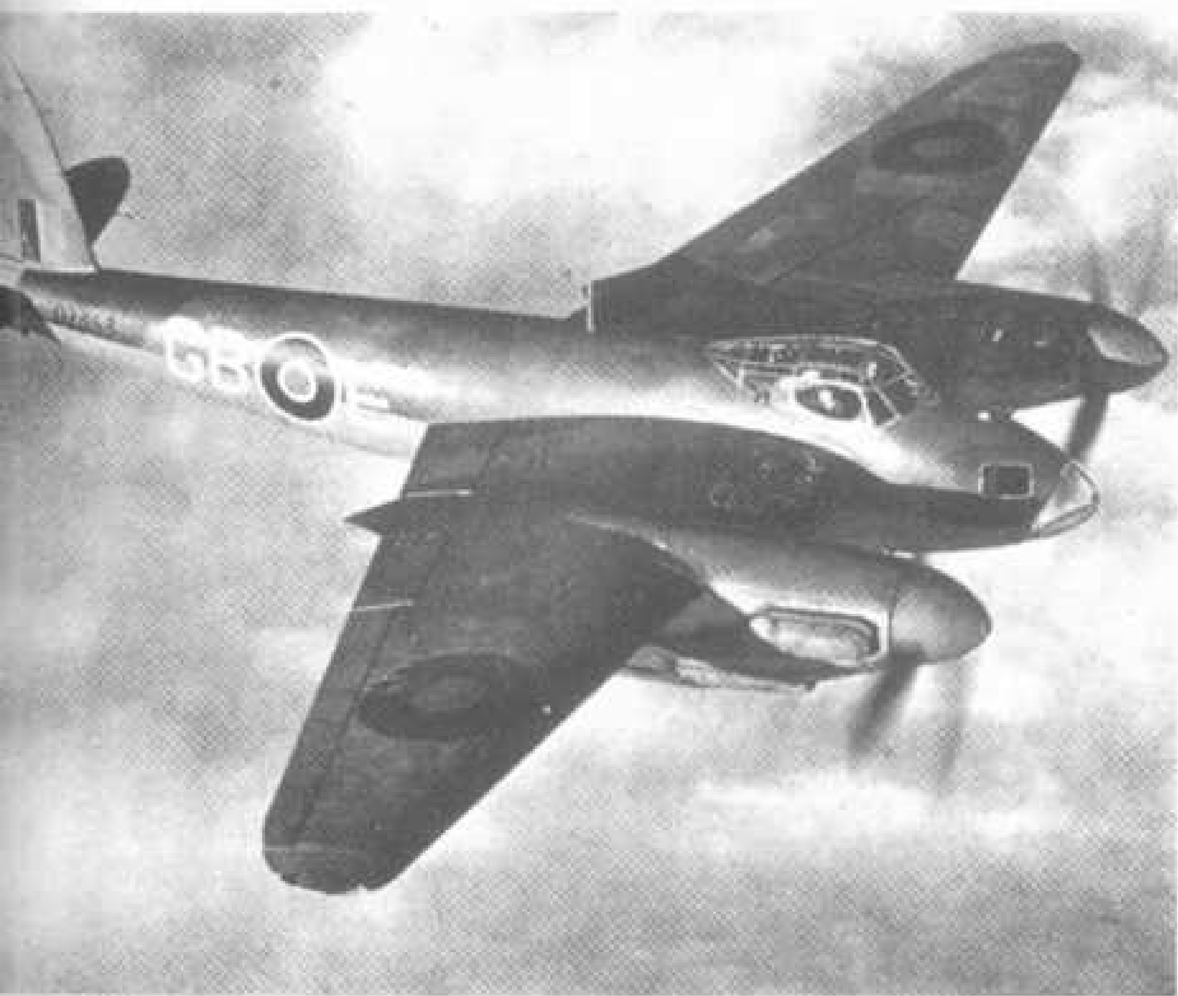
Para la "Operación Baedecker" fueron retirados temporalmente de Sicilia, alejándolos del asedio de Malta, dos grupos de Ju.88. De este modo, Bath y Bristol sufrieron a su vez ataques de cierta consideración, pero el tonelaje desenganchado por los aviones alemanes estaba muy lejos de aquél con el cual el Bomber Command podía atacar entonces, en cada incursión, las ciudades alemanas. Más violentos fueron los ataques a York y Norwich con el empleo de centenares de bombas incendiarias. A éstos, siguió un segundo ataque a Exeter, que provocó vastos incendios y dañó la catedral. En el mes de mayo fue atacada también Cowes, luego la oleada disminuyó, sobre todo porque la ofensiva en Rusia y la de Rommel en África habían reclamado nuevamente la presencia de la mayor cantidad posible de aparatos. De este modo, la represalia a las incursiones inglesas quedó como algo esporádico.

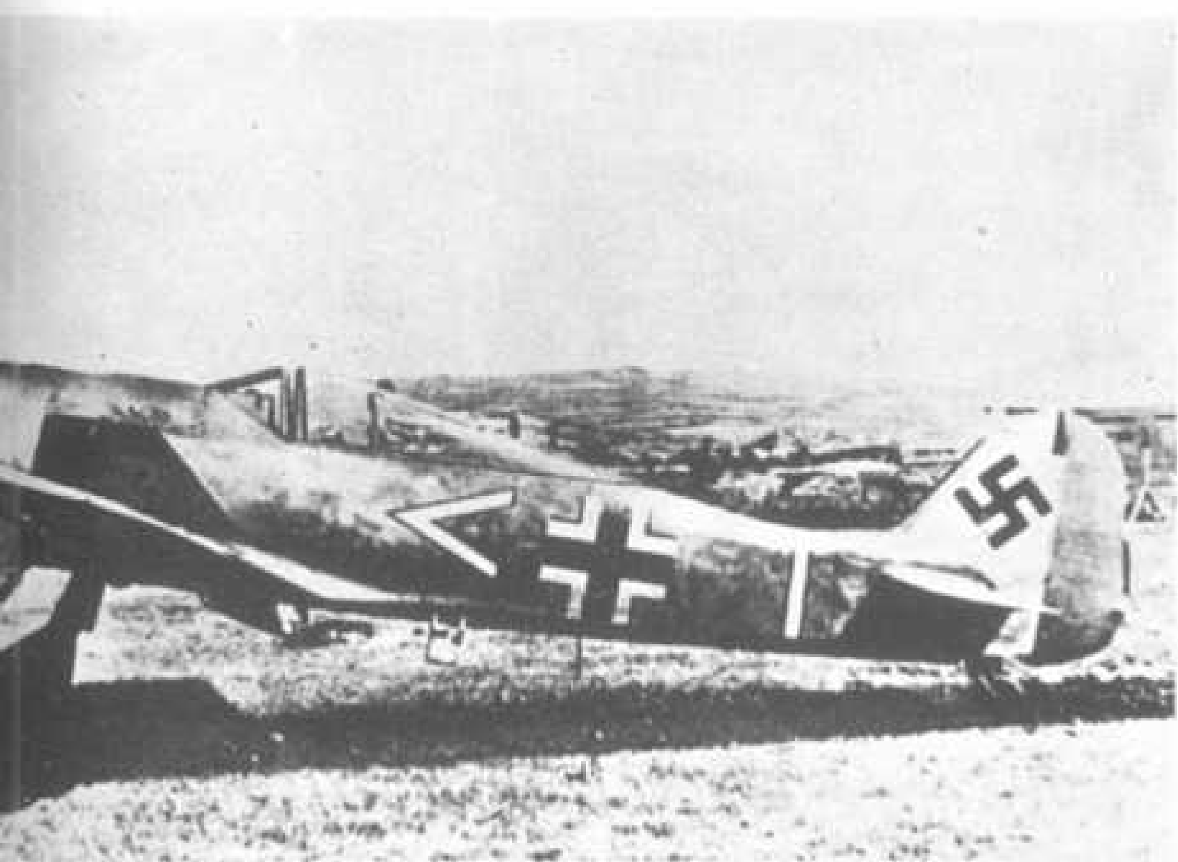
El raid "Millenium"

Las recomendaciones de Churchill y la decisión de Harris habían exaltado las energías del Bomber Command. Se



Izquierda en orden descendente: un Mosquito perteneciente al 105 Squadron, que en diciembre de 1942 tenía base en Marham (Norfolck) (Aeroplane).
El Focke Wulf F.W. 190 A-3 que el 23 de junio de 1942 aterrizó por un error de ruta en Pembrey, piloteado por el teniente Armin Faber. El avión pertenecía al III Gruppe del 2º JG (Archivo Coggi).
Una fotografía en vuelo de la cabina de un bombardero alemán Dornier Do.217 (Archivo Catalanotto).
Abajo, a la derecha: partida de un bimotor Dornier Do.217 para una acción de bombardeo nocturno (Archivo Apostolo)





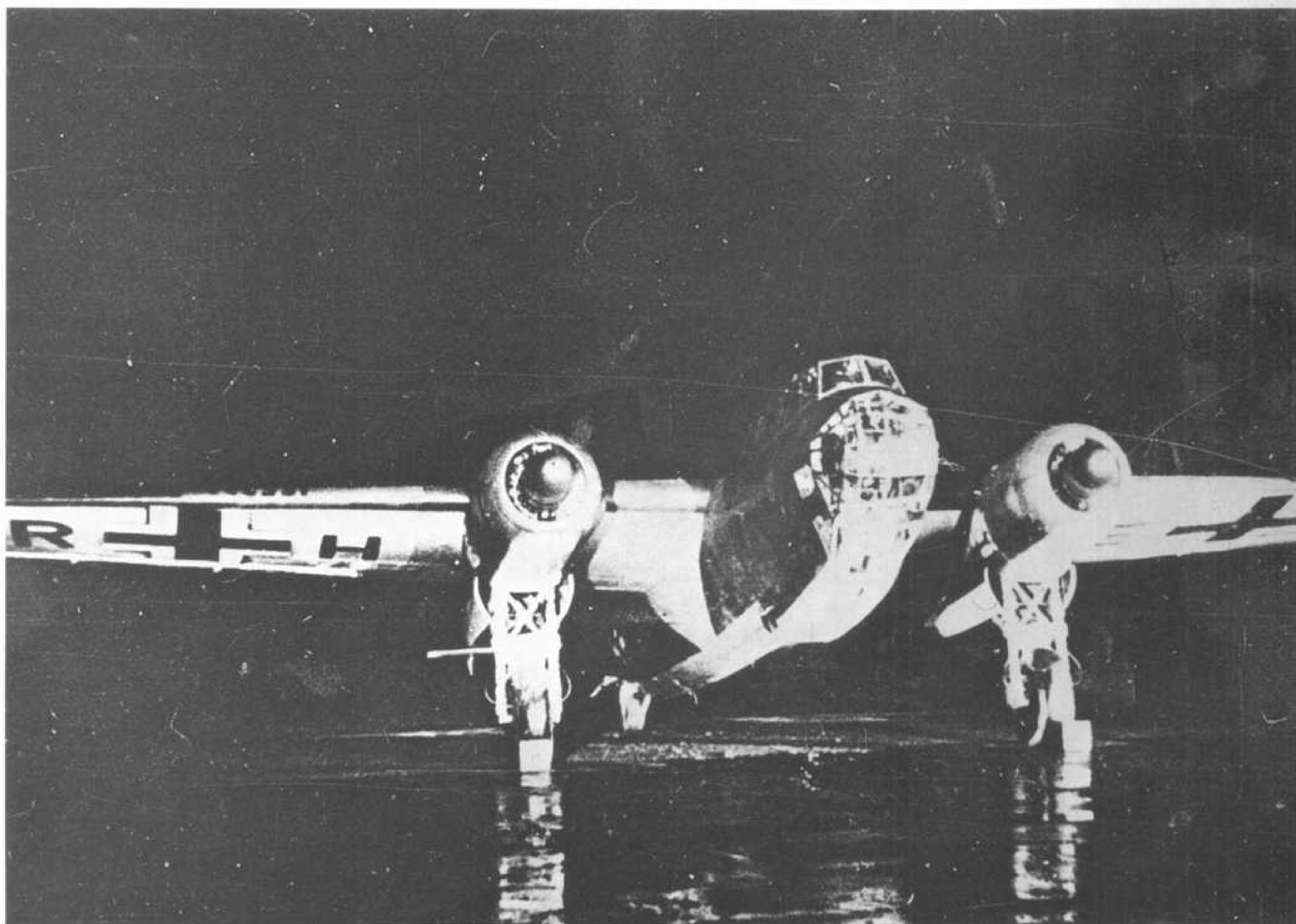


habían seleccionado tres objetivos: Colonia, Essen y Bremen. Sobre éstos la RAF asestaría auténticos mazazos, concentrando allí oleadas de aproximadamente 1000 aviones todas las veces (por ello se habló de raid "Millenium"). En aquellos tiempos, las entregas de cuatrimotores a los diversos Squadron apenas comenzaba y, por lo tanto, era necesario que los ataques fueran efectuados por una cantidad elevada de aviones, para obtener esa concentración de bombas sobre el blanco que, al año siguiente, sería posible con menos de la mitad de aviones pesados.

El hecho de que en la noche entre el 30 y el 31 de mayo el cielo de Colonia estuviese totalmente sereno, decidió el destino de la ciudad renana. Desde decenas de bases inglesas decolaron centenares de aviones de todos los modelos, pertenecientes inclusive a las escuelas y a las unidades secundarias. Había una amplia representación de todos los modelos: los cuatrimotores Halifax, Stirling y Lancaster, los bimotores Wellington, Hampden y Blenheim; de las unidades de adiestramiento se pusieron en circulación también los viejos Whitley, que algunos días antes habían concluido su ciclo operativo de primera línea con el 58 Squadron, bombardeando Ostende. A la mañana siguiente, los Mosquito fotografiaban una ciudad totalmente en ruinas: 500 habían sido los muertos, miles los heridos y más de 40000 los desamparados. Hitler acusó a la Luftwaffe de no haber sabido oponerse al ataque inglés, cuyas oleadas durante horas y horas se habían sucedido en el cielo del objetivo. Por ataques similares, Churchill había calculado pérdidas del diez por ciento, pero sólo sobre Colonia la caza y la artillería alemanas lograron derribar 39 aviones.

A la noche siguiente, menos de veinte aviones germanos atacaban por represalia la ciudad de Canterbury, asestando deliberadamente algunas bombas incendiarias aun sobre la histórica catedral. Por lo tanto, la contraofensiva "Baedecker" se reanudaba, aunque con efectos que, para hablar con las palabras del general Galland, "le causaban a los aliados el efecto de pinchazos de alfiler". Los ataques alemanes alcanzaron nuevamente algunas de las ciudades antes mencionadas y, además, Ipswich, Poole, Southampton y Birmingham.

En la noche del 2 de junio, fue el turno de Essen para recibir el segundo de los ataques "milenarios". Los ingleses perdieron 31 aviones de los 956 que habían atacado. El tercer raid tuvo lugar, como estaba previsto, sobre Bremen, en la noche del 26 de junio. Para llegar al





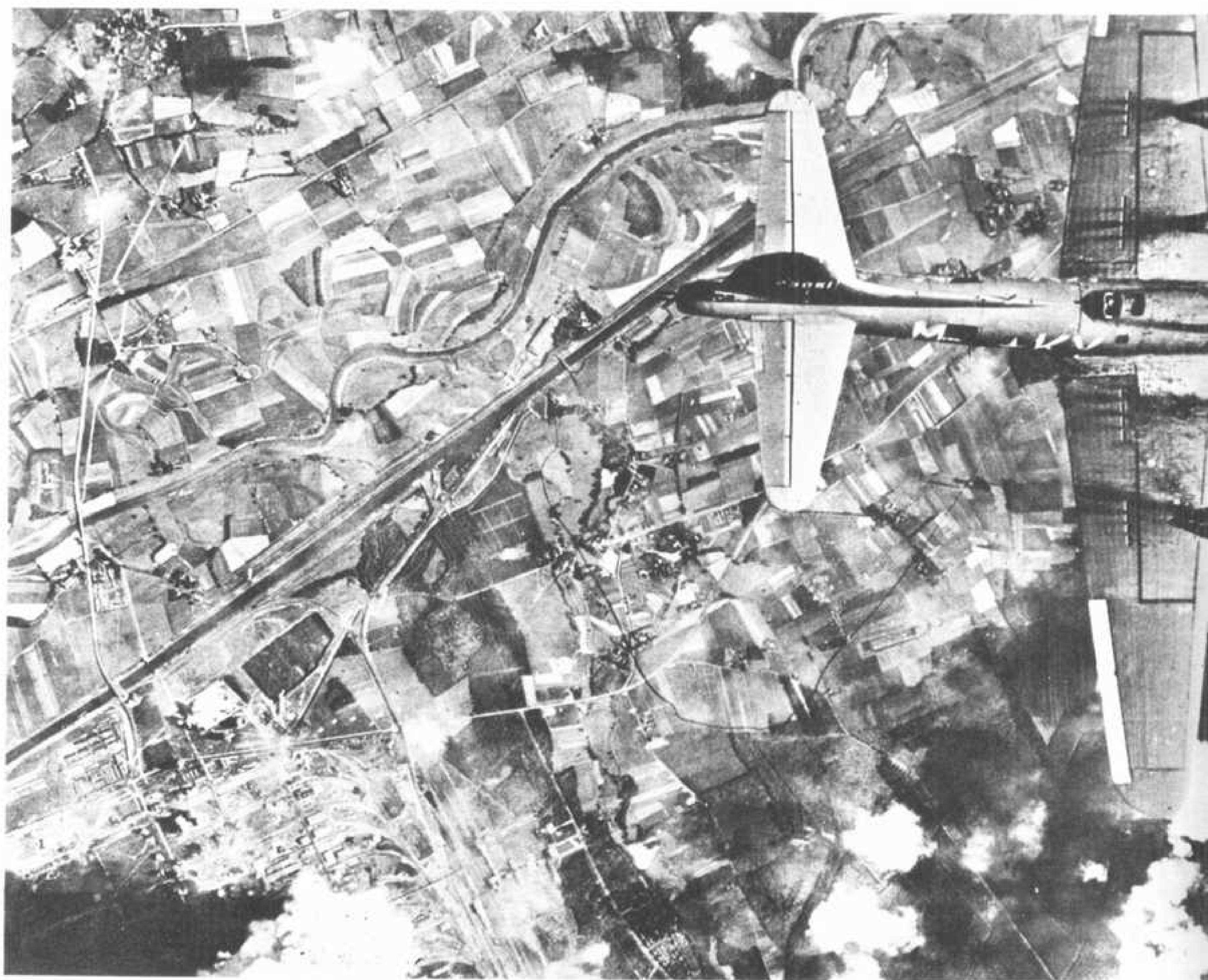
Vista frontal de un cuatrimotor Boeing B-17 F (izquierda) (Archivo Apostolo).
Más abajo, a la izquierda: los bombarderos británicos y americanos eran escoltados en 1942 por masas de Spitfire que, sin embargo, no tenían autonomía suficiente para seguirlos en las misiones de gran alcance. Aquí, un Spitfire Mk.9.
Derecha: un cuatrimotor Boeing B-17 E perteneciente al 305 Group de la Air Force

total de 1000 aviones, Harris obtuvo préstamos de aviones no sólo del comando de escuelas, sino inclusive de las unidades costeras. Por lo tanto, intervinieron en el ataque también los Wellington, los Hudson y los Blenheim que, comúnmente, cazaban a los submarinos lejos de las costas inglesas. En esta ocasión se perdieron 44 aviones.

Llegan los americanos

En uno de sus tantos discursos a la nación, el mariscal del Reich Hermann Goering dijo a propósito de la industria aeronáutica americana: "Todos sabemos que del otro lado del océano, los americanos producen una cantidad colosal de hermosos y veloces automóviles; éstos han realizado excelentes productos en el sector de la radiotécnica y se han distinguido en la producción en gran escala de hojitas de afeitar. Sin embargo, no debemos olvidar que Estados Unidos es el país que ha inventado también una palabra: *bluff*". Y un *bluff* pareció realmente la primera acción intentada, es más, improvisada, por la aviación americana en el sector meridional europeo. Medio Oriente, con sus bases, era uno de los puntos de partida previstos por el plan estratégico estadounidense para la ofensiva aérea contra Alemania; pero los primeros bombarderos que llegaron a ella, en la primavera de 1942, lo hicieron por casualidad o, mejor, por culpa de los japoneses. Para reaccionar del fracaso de Pearl Harbor y volver a levantar la debilitada moral nacional, la aviación americana había inventado una serie de acciones contra el interior de Japón. Una de éstas preveía atacar Tokio con cuatrimotores provenientes de las bases chinas (que permitían utilizar los aparatos al límite de su autonomía de vuelo). De este modo, menos de unos veinte B-24D partieron desde Bolling Field y, por la famosa ruta africana, se prepararon para llegar con escalas a la lejana China. Al llegar a Kartum, una orden telegráfica de Washington los detuvo. El frente chino había cedido ante los ataques nipones y los aviadores se habían quedado sin las bases que les permitirían llevar la ofensiva aérea sobre el corazón de Japón.

El "contingente Halverson", como fue llamado el grupito de Liberator por el nombre de su comandante, fue trasladado a la base egipcia de Fayd precisamente mientras Rommel desencadenaba la ofensiva que lo llevaría a El Alamein. Roosevelt deseaba que la primera acción de bombarderos americanos partiese desde Medio Oriente, y la aviación americana satisfizo al presidente indicándole a Halverson y los suyos, el lugar de la inalcanzable ciudad de Tokio, Ploeshti en Rumania. Los más importantes establecimientos petrolíferos en poder del Eje fueron alcanzados por doce B-24D en la noche del 12 de junio de 1942. Los aviones hallaron el objetivo cubierto de nubes y arrojaron las bombas al azar, con el único resultado de provocar un minucioso y cuidadoso refuerzo de las defensas. Algunos aviones, escasos de combustible, aterrizaron en Turquía. En un aeropuerto turco aterrizaron simultá-







Bomberos (izquierda) excavan entre los escombros en una calle de Milán después de una incursión inglesa.
Abajo: el general americano Ira E. Eaker con su mascota (UPI)

bombarderos, mientras se preparaban para desarrollar aviones de caza de gran alcance capaces de escoltar a los bombarderos aun en las máximas distancias.

El primero de estos caza ya presente en Inglaterra era el bimotor P-38 que, en la versión entonces empleada, no utilizaba aún los hipersustentadores para ganar agilidad en el combate y tenía condiciones de maniobra decididamente inferiores a las de los Bf.109 y los F.W.190. Luego llegarían los P-47, la versión "L" del P-38 y, sobre todo, el excelente P-51. Mientras tanto, la 8a. Air Force renunciaba a los P-39 "Aira-



cobra" que le habían sido prometidos, dado que éstos no habían dado una buena prueba en el Pacífico y la misma RAF los había destinado a tareas secundarias. A su vez, para flanquear a los P-38 bimotores, los americanos recibieron una cierta cantidad de Spitfire V. Alternándose en los cielos de Alemania según la táctica del *around the clock* (alrededor del reloj), de día y de noche, americanos e ingleses mantuvieron bajo presión en forma constante y terrible a los alemanes y sus defensas. De este modo, en la historia del "poder aéreo" teorizado por Douhet, se abrió un capítulo acerca del cual sólo la perspectiva histórica permitiría expresar un juicio no viciado por los intereses de la propaganda.

neamente dos Liberator y el Bf.109 que tercamente los había perseguido. Este ataque, que fue el primero de la aviación americana sobre un objetivo europeo, fue mantenido en segundo plano para evitar complicaciones internacionales (Turquía aún era neutral) y para destacar las acciones de la VIII Fuerza Aérea que, entre tanto, se instalaba en Gran Bretaña. El 29 de junio de 1942, a bordo de bimotores A-20 "Boston" del 226 Squadron inglés, tripulaciones americanas atacaron Hazebrouk. La primera acción totalmente americana se produjo el 17 de agosto, cuando doce B-17 bombardearon el nudo ferroviario de Rouen Sotteville en Francia con una imponente escolta de Spitfire del Fighter Command. La formación estaba comandada por el general Ira Eaker, en ese momento jefe de las unidades aéreas americanas en Gran Bretaña: un texano de pocas palabras que sólo algunas semanas antes, al responder a un caluroso mensaje de saludo del alcalde de la pequeña ciudad de Hygh Wycombe, sede de los cuarteles generales de la 8a. Air Force y del Bomber Command había dicho en forma concisa: "No queremos hablar mucho antes de haber combatido. Esperamos solamente que cuando dejemos Inglaterra, estén contentos de que hayamos venido aquí. Gracias". Los doce aviones regresaron al campo del 97 Squadron en Grafton Underwood a pesar de la artillería antiaérea y el ataque de tres Bf.109, rápidamente rechazado por los "Spit".

Los ataques americanos cobraron importancia en el período siguiente, reavivando la polémica con los expertos británicos acerca de la validez de las operaciones diurnas. Después de los varios golpes sufridos por los bombarderos ingleses en las misiones de gran alcance sobre Alemania, el Bomber Command había renunciado prácticamente a los ataques diurnos en formación, especializándose en el empleo nocturno con un complejo y perfeccionado sistema de radioayuda e instrumentos de a bordo para la navegación y la identificación de los objetivos a ciegas. Aunque en menor escala, lo mismo había hecho la Luftwaffe, que desde el lejano setiembre de 1940 no había vuelto a arriesgar de día, importantes formaciones de bombarderos en los cielos británicos. Los americanos, que confiaban en la precisión de su mira de puntería Norden, tenían absoluta confianza en la operación diurna. Para defenderse de los mortíferos ataques de la caza enemiga, confiaban en el poderoso armamento de sus

En una base en Sicilia (derecha) uno de los trimotores de bombardeo italianos S.84 que eran empleados en 1943 también en apoyo de las acciones en Túnez.
Abajo izquierda: un B-17 perteneciente a unidades de la 12a. Air Force antes de desenganchar las bombas sobre objetivos de Túnez (Archivo Bignozzi).
Más abajo, a la izquierda: Macchi C.202 de la 88a. Escuadrilla, 6º Grupo, 1a. Ala de la Real Aeronáutica en el campo de Sfax en Túnez (Archivo Coggi).
Más abajo, a la derecha: una rara imagen de un P-39 Airacobra de la 12a. Air Force derribado en Túnez (Archivo Bignozzi)





A baja altura sobre Francia

El esfuerzo de la industria británica, con la colaboración de la canadiense, semana tras semana incrementaba la cantidad de cuatrimotores presentes en las filas del Comando de Bombarderos. Entre agosto y setiembre habían sido retirados de los Squadron de primera línea tanto los Hampden como los Blenheim, aunque estos últimos permanecían aún en las unidades tácticas y costeras y en las de ultramar. Simultáneamente, Harris estimulaba a sus Grupos para que efectuaran acciones cada vez más decisivas. Quedando firme el empleo nocturno masivo, Harris incitaba a sus colaboradores a "inventar" literalmente operaciones que, al mejor resultado estratégico, uniesen el político y sicológico de atemorizar al enemigo obligándolo a sufrir en cualquier parte y sin posibilidades de resistirla, la ofensiva de los Squadron británicos de bombardeo. Para estas acciones Harris contaba, sobre todo, con las unidades asignadas al 5º Group que, como le había sido confiado hasta algunos meses antes, conocía en cada mínimo detalle técnico y de preparación. Así nació por ejemplo la operación "Robinson", cuyo nombre se debía a la pequeña ciudad de Le Creusot (en inglés, Creusot suena como el legendario Crusoe de la literatura), sede, en el límite entre la Francia ocupada y la de Vichy, de la importante fábrica de armas Schneider. Mientras bandadas de caza en altura distraían —pero listos para intervenir— la observación de los radares alemanes, 94 Lancaster —81 de los cuales de los Squadron del 5º Group— eludían el avistamiento electrónico de los alemanes cruzando a una mínima altura la costa en el Golfo de Vizcaya y prosiguiendo hacia el Este.

Era la tarde del 17 de octubre de 1942. La formación de los Lancaster "escalaba" de una altura mínima de 15 m a una máxima de 150 m. Cerca del blanco, cuando comenzaban a caer las primeras sombras de la tarde, los Lancaster se elevaron a 1200 m, altura desde donde comenzaron el ataque. Se desengancharon 200 toneladas de bombas de demolición sobre el objetivo. Una escuadrilla de siete aviones atacó la central eléctrica de Montachanin en las cercanías, destruyéndola. Se perdió un solo aparato, debido a que fue alcanzado por la detonación de sus mismas bombas, que había desenganchado desde muy baja altura. Solamente tres hidroaviones Arado 196 atacaron a un Lancaster, que se había retrasado en su regreso por problemas en un motor, pero el solitario cuatrimotor se comportó de manera excelente, derribando dos de los atacantes y rechazando al tercero. Estas acciones a baja altura, que requerían tripulaciones no sólo con nervios de acero sino también especialmente adiestradas para este riesgoso tipo de empleo del pesado avión, se convertirían luego en una especialidad de algunas unidades del 5º Grupo.

El delicado vientre del Eje

Trasladando momentáneamente el punto de apoyo de la estrategia aliada a la cuenca del Mediterráneo, Churchill insistió personalmente para que la mayor cantidad de aviones atacase a fondo el potencial industrial y las ciudades italianas, lo que él indicaba comúnmente como "el delicado vientre del Eje". En efecto, estaba convencido de que una deliberada acción contra las ciudades italianas aceleraría el proceso de desmoronamiento del régimen del gobierno y provocaría una reacción popular cada vez más firme contra la guerra, evidentemente sobrevaluando demasiado el peso de la opinión pública en un país que, bajo un régimen totalitario, estaba empeñado en una guerra total.

Ante la inminencia de los desembarcos aliados en el Norte del África francesa, fue atacada la ciudad de Génova en los últimos diez días de octubre. Inmediatamente después fue el turno de Turín. El 24 de octubre de 1942, un centenar de Lancaster decolaba desde las bases del 5º Grupo y, después de pasar la Mancha, entre Cherburgo y El Havre penetraba en la costa francesa, a bajísima altura, bajo la protección de una nube de Spitfire. Una vez más, la caza alemana fue distraída por la masa de aviones de escolta mientras los bombarderos huían hacia el sur a toda velocidad al ras del suelo. "Vimos una bandada que yo creí que eran gansos, todos apretados uno al lado del otro en medio de un prado",







Un hexamotor Me.323 Gigant (derecha) desembarca un gran camión en una base del norte de África en 1943 (Archivo Pafi).
Abajo, a la izquierda: restos de caza Bf.109 después de una violenta incursión en uno de los campos tunecinos en 1943 (Photo British Official).
Abajo, a la derecha: un gran convoy compuesto por trimotores Ju.52 llega al atardecer a un aeropuerto de Túnez (Archivo Palazzi)

recordó el piloto inglés Guy Gibson, "pero cuando los sobrepasamos, Johnny me dijo que eran monjas".

En vista de los Alpes, la formación tomó altura gradualmente y se reunió en la vertical del lago de Annecy; luego los Lancaster cayeron sobre Milán, a alturas que variaban entre los 900 y los 300 metros, cuando el sol no había tocado aún el horizonte. Los daños fueron graves y muchas las víctimas (contrariamente a lo que afirman las fuentes inglesas de la época, fueron atacados indistintamente objetivos militares y no militares). La incursión inglesa, prescindiendo de los daños causados a la industria bélica de la capital lombarda, tuvo un gran efecto sobre la moral italiana. En pleno día (y los bombarderos ingleses fueron observados claramente en los cielos de Milán y de la alta Lombardía) una gran formación enemiga llegaba a los cielos italianos directamente desde Inglaterra y era demasiado evidente que la oposición era, en la práctica, inexistente. Aun lamentando las víctimas, no se podía dejar de admirar la capacidad y la audacia inglesas. El efecto moral fue importante. La incursión fue atribuida, por la propaganda italiana, a los americanos (y aún hoy, en algunos informes se acredita esta tesis), dado que pocos creían que una masa de bombarderos a baja altura como aquélla hubiese llegado directamente desde Inglaterra.

La reacción de la defensa italiana a ese ataque fue escasa. Los bombarderos fueron atacados por un M.C.202, probablemente conducido por el piloto de prueba de la Macchi, el comandante Carestiato, y por un CR 42 que, arrancando detrás de los veloces Lancaster, no pudo colocarse en posición de tiro. La acción de la defensa antiaérea fue desordenada. La formación perdió solamente un avión en los cielos italianos, aunque tres aviones no regresaron a la base, destruidos por la caza nocturna alemana que esperó a los incursores en la larga ruta de regreso sobre Francia. El de Milán fue uno de los golpes sicológicos mejor asestados por el Bomber Command y muchos comentaristas militares y políticos remontan a aquélla y otras acciones sobre el triángulo industrial del norte de Italia, el comienzo de la crisis sicológica italiana con respecto a la continuación de una guerra ya sin esperanzas.

Bombas de 3500 kilogramos

Los nuevos cuatrimotores permitieron al Bomber Command seleccionar mejor la carga ofensiva aumentando el tonelaje individual de las cargas que podían ser lanzadas. La primera bomba de 3600 kg fue desenganchada por el Halifax R9457 del capitán Renault, 76 Squadron, sobre Essen en la noche del 11 de abril de 1942. Los Lancaster, en cambio, escogieron a Italia para este experimento. En la noche del 28 de noviembre, dos Lancaster desengancharon dos de estas mortíferas bombas de alto potencial en el centro de Turín, provocando graves daños a viviendas. Los aviones pertenecían al 106 Squadron y estaban piloteados por el teniente coronel Guy Gibson y por el teniente Whamon. Afortunadamente para la ciudad piamontesa, un tercer Lancaster, por desperfectos mecánicos, debió regresar después de haber lanzado su carga en las aguas de la Mancha.

Bombarderos desde África

Con asiento en El Cairo, el 12 de noviembre de 1942 se constituyó la 9a. Air Force. El "destacamento Halverson" se había convertido en un instrumento de guerra temible. Puestos a punto, debido a la rápida avanzada del VIII Ejército británico a través de Libia y los campos de Cirenaica, los Squadron de Liberator se agrupaban en torno de Bengasí utilizando las viejas instalaciones italianas, mientras que se creaban otras nuevas. El 4 de diciembre, un primer y violento ataque sobre Nápoles obligó a la flota italiana a dejar el golfo para refugiarse en La Spezia. Desde ese día, los B-24D lanzaron ataques mortíferos sobre todas las principales ciudades de Sicilia, Cerdeña e Italia meridional. La prevista tenaza aérea americana estaba por cerrarse sobre el Eje.

Con el desembarco en el norte del África francesa se volvía operativa también la 12a. Air Force, comandada por el general Doolittle, el mismo que había organizado y conducido personalmente la operación de ataque de los B-25 sobre Tokio y que escapó a la captura por parte de los japoneses. La 9a. y la 12a. Air Force (la primera disponía de cuatrimotores B-24D, la segunda de B-17E y F), desde las bases africanas intensificaron los ataques al potencial del Eje en el Mediterráneo. La 9a. Air Force fue destinada, sobre todo, a acciones en campo estratégico, la 12a. (que comprendía también grandes unidades de bombarde-







En Sicilia, en 1943, los italianos capturaron intacto este Beaufighter (arriba). Abajo: el Squadron Leader Lynch, comandante del 249 Squadron, que el 28 de abril de 1943 llegó a la milésima victoria aérea de la defensa de Malta derribando dos Ju.52. Lynch totalizó 12 victorias. Más abajo: un B-26B de la 12a. Air Force derribado en Cagliari el 17 de febrero de 1943 (Archivo Pafi)





ros medianos y livianos B-26, B-25 y A-20) apoyó generalmente las acciones en el campo táctico.

Para constituir las dos Air Force, gran parte de las escuadrillas había sido retirada temporalmente de la 8a., con asiento en Inglaterra. El mismo general Carl Spaatz, que la comandaba, en un determinado momento fue trasladado al frente mediterráneo y su puesto fue ocupado por el general Eaker. No por ello se detuvieron las acciones de los bombarderos americanos sobre Europa. Éstos recibieron en Inglaterra, gradualmente, otros refuerzos y, el 27 de enero de 1943, B-17 y B-24 efectuaban el primer ataque contra objetivos en suelo alemán, naturalmente de día, sobre Emden y Wilhelmshaven.

Decisión en Túnez

Las fuerzas que el Eje había trasladado rápidamente a Túnez, gracias a la brevedad de las rutas marítimas y aéreas, ponían en dificultades a los contingentes aliados. Las fuerzas angloamericanas, apoyadas con una convicción cada vez más creciente por las fuerzas francesas, pagaban el precio de la inexperiencia en el combate. Tanto las tropas americanas como las inglesas provenientes de la ciudad no tenían, por cierto, la experiencia que tenía, en el sector sur del frente, el VIII Ejército, enorgullecido por los éxitos arrolladores desde El Alamein hasta Trípoli. Sin embargo, también la gran unidad inglesa estaba cansada y, después del éxito obtenido en la línea de Mareth, chocó contra la firme resistencia ítalo-alemana. Además, los alemanes habían puesto en línea nuevas armas, entre las cuales particularmente importantes eran el tanque pesado Tigre de 60 toneladas y la artillería autodesplazable Pkfw.IV de 75 mm, que se revelaron enemigos mortíferos de los tanques aliados. En Túnez, por primera vez los alemanes utilizaron también algunos de sus lanzacohetes múltiples, conocidos con el nombre de cobertura de "Nebelwerfer" (lanzaniebla).

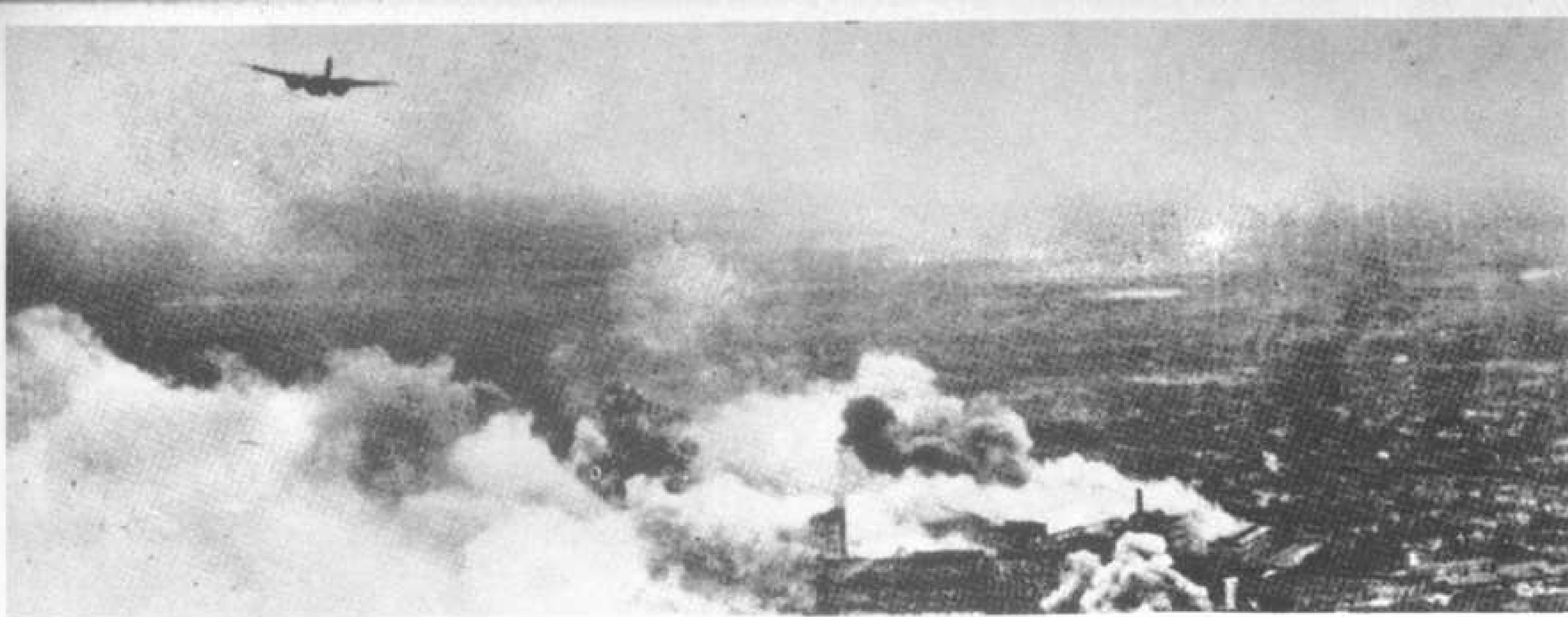
Una serie de acertadas acciones, conducidas primero por Rommel, luego directamente por el general italiano Messe y por el alemán Von Arnim, pusieron en crisis la disposición americana y la del I Ejército inglés. La aplastante superioridad aérea aliada demostró uno de los elementos determinantes en el detenimiento del empuje de las tropas del Eje. Los cazabombarderos aliados dominaron constantemente el cielo de la batalla, y no fueron, por cierto, los pocos F.W.190, los cazabombarderos Bf.109, los Macchi 202 y 200 y los Fiat G.50 italianos los que pudieron detener las oleadas de bimotores y cuatrimotores que atacaban sin interrupción las líneas de la retaguardia y los mismos campos de batalla. Día y noche Túnez, Biserta y Sfax se hallaron al alcance de los bombarderos aliados. Los campos de aviación fueron reducidos a un espantoso amontonamiento de restos.

Fue grave, sobre todo, el sacrificio de los aviones de trasporte, que durante el vuelo eran atacados de cualquier manera posible por los aparatos aliados. Inclusive bimotores de bombardeo mediano y liviano iban al ataque de Ju.52, S.82 y Me.323, acaso también con el lanzamiento de bombas de poco peso que levantaban columnas de agua delante de los lentos aviones de trasporte que, para evitar los ataques de las ametralladoras, volaban al ras de las olas.

Con un par de Ju.52 derribados, los aviones de Malta registraban, el 28 de abril de 1943, su milésima victoria aérea. En aquellos días, el Eje pagaba definitivamente el precio de la fracasada ocupación de la isla. La reducción de los aviones de trasporte había tenido su peor día el 18 de abril de 1943, cuando una formación de cien trimotores alemanes había sido señalada por los radares de Malta y había sido atacada violentamente por bandadas de aviones aliados de todo tipo. En aquella ocasión, los alemanes perdieron nada menos que 52 aviones.

El 1º de mayo de 1943, las últimas fuerzas del Eje se rendían en Cabo Bon. En los campos de Túnez, el personal de las aviaciones aliadas trabajaba con afán para preparar las bases que acercaban ulteriormente al sector meridional del Eje la ya difundida amenaza aérea aliada. En la precipitada fuga de Túnez sólo se salvaron algunas valiosas unidades aéreas. Un grupo alemán de Focke Wulf 190 llevó a Sicilia también a sus especialistas, abarrotando tres de ellos en cada avión. "Cómo hicieron, aún hoy no podría decirlo", escribirá luego en sus memorias el inspector de la caza alemana, general Galland.

El comandante de las fuerzas aéreas aliadas del Mediterráneo, el Air Chief Marshall Sir Arthur Tedder preparaba, entre tanto, junto con sus colaboradores, los próximos movimientos. La invasión desde el sur de Europa estaba por comenzar.



Aviones Boston (izquierda) del 2º Group durante el ataque efectuado por la RAF a la Philips de Eindhoven (Holanda), el 6 de diciembre de 1942 (I.W.M.).
Abajo: una formación de Lockheed B-34 "Ventura" del 21 Squadron en enero de 1943. Este avión, conocido por su abultada panza como "Flying pig" (cerdo volador), realizó pocas misiones con el Bomber Command y muy pronto pasó al Coastal Command, a causa de su vulnerabilidad ante la caza enemiga (Imperial War Museum).
Más abajo: los primeros P-47B "Thunderbolt" del 56 Fighter Group de la 8a. Air Force americana en Inglaterra. Los aviones llevaban fajas blancas o amarillas en la trompa y tiras de igual color en los empenajes, para distinguirse de los F.W.190. (Archivo Bignozzi)

OFENSIVA AÉREA CONTRA EL EJE

A fines de 1942 se propaga la ofensiva aérea aliada. Prácticamente todos los objetivos militares e industriales del Eje son señalados para los mortíferos ataques de los bombarderos, no sólo aquellos pesados sino también los medianos y livianos. El Bomber Command inglés, por ejemplo, tiene su 2º Grupo compuesto exclusivamente por aviones de mediano alcance. El 6 de diciembre, poco menos de cien bimotores efectúan un poderoso ataque a baja altura sobre Eindhoven, en Holanda. La ciudad industrial es sede de la Philips, una de las industrias electrónicas más importantes de Europa, obligada en aquella época a trabajar para los alemanes. Los resultados son desastrosos para las instalaciones, pero de los 93 aviones atacantes (Boston, Ventura y Mosquito), trece son derribados por la defensa alemana y dos precipitan en el camino de regreso.

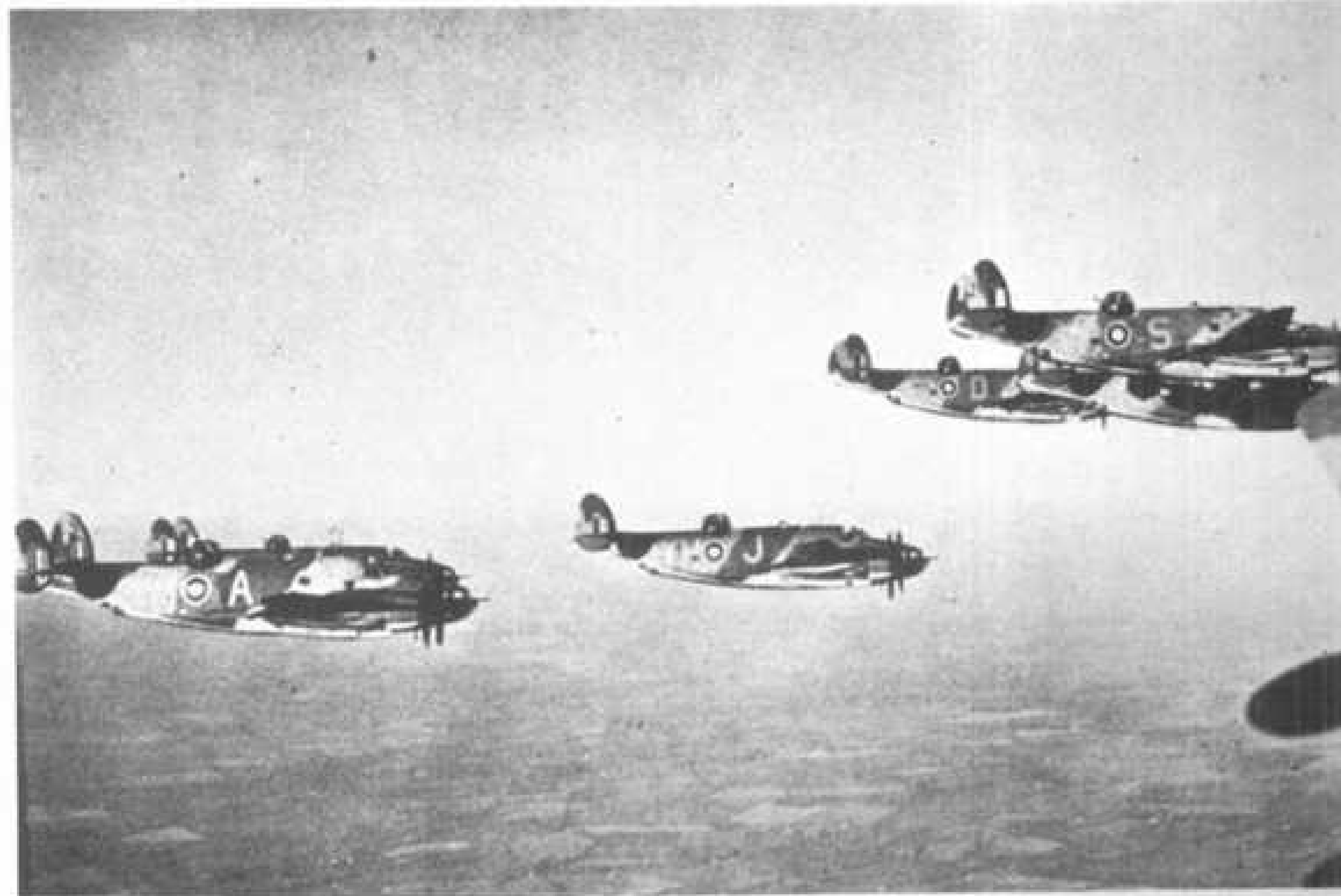
El 27 de enero de 1943, hay otra significativa etapa en la escalada de la ofensiva aérea aliada; por primera vez los B-17 de la 8a. Air Force —55 bombarderos escoltados por P-38— atacan directamente objetivos en suelo alemán bombardeando Wilhelmshaven. Simultáneamente, los B-24 atacan Emden. Es una novedad porque en ese período buena parte de las acciones de los bombarderos americanos y de los aviones ingleses estaban dirigidas contra la organización germana de los submarinos, motivo de graves pérdidas en el tráfico aliado. Los submarinos absorberían el 65 por ciento de las actividades de la 8a. Air Force hasta mediados de 1943, es decir, cuando la adopción de los más perfeccionados sistemas de localización electrónicos provocarían golpes gravísimos a los barcos germanos.

Entre tanto, en los cielos de Alemania las acciones diurnas de los bombarderos eran fuertemente resistidas por la caza alemana. El P-38 no era suficiente para detener el arrojo de la Luftwaffe; pero en enero de 1943, con la llegada a Inglaterra de los primeros contingentes de Republic P-47B "Thunderbolt" del 56 y 78 Fighter Group, las cosas empezaron a cambiar. Los P-47 tenían posibilidades de operar, gracias a su motor con turbocompresor de sobrealimentación, a alturas elevadas y sorprender en picada a las escuadrillas de la defensa alemana (a alturas medias y bajas los Bf.109 y, sobre todo los F.W.190 se imponían en cambio por su más elevada maniobrabilidad). Sin embargo, tanto los P-47 como los P-38 no tenían el alcance necesario para seguir a los bombarderos diurnos en todas sus incursiones en el interior de Alemania.

Luminarias sobre los blancos

Durante la Batalla de Inglaterra hubo una unidad alemana rodeada literalmente de misterio: el Kampfgeschwader 100, la unidad que en los vuelos nocturnos tenía la tarea de guiar hacia el blanco a las formaciones de bombarderos. Los aviones de esta unidad se valían de modernos sistemas electrónicos para hallar los puntos de referencia necesarios a fin de llegar a los objetivos e iluminaban la zona sembrándola de bombas incendiarias que localizaban el blanco que se debía atacar en beneficio de los aviones que llegaban de inmediato. Los ingleses no olvidaron la lección y, lentamente pero con método y seguridad, perfeccionaron una técnica que llevó a la constitución primero de Squadron y luego de unidades más importantes de "trazadores de sendero" (Pathfinder). La técnica de los Pathfinder era la de señalar, con el uso de bengalas de diversa coloración, la ruta a las formaciones atacantes, indicar el blanco con otras bengalas de caída lentísima y luego delimitar el sector que se debía atacar colocando alrededor del blanco una serie de bombas de alto poder luminiscente y con varias gradaciones de color para establecer la subdivisión de los ataques entre las diversas unidades incursoras.

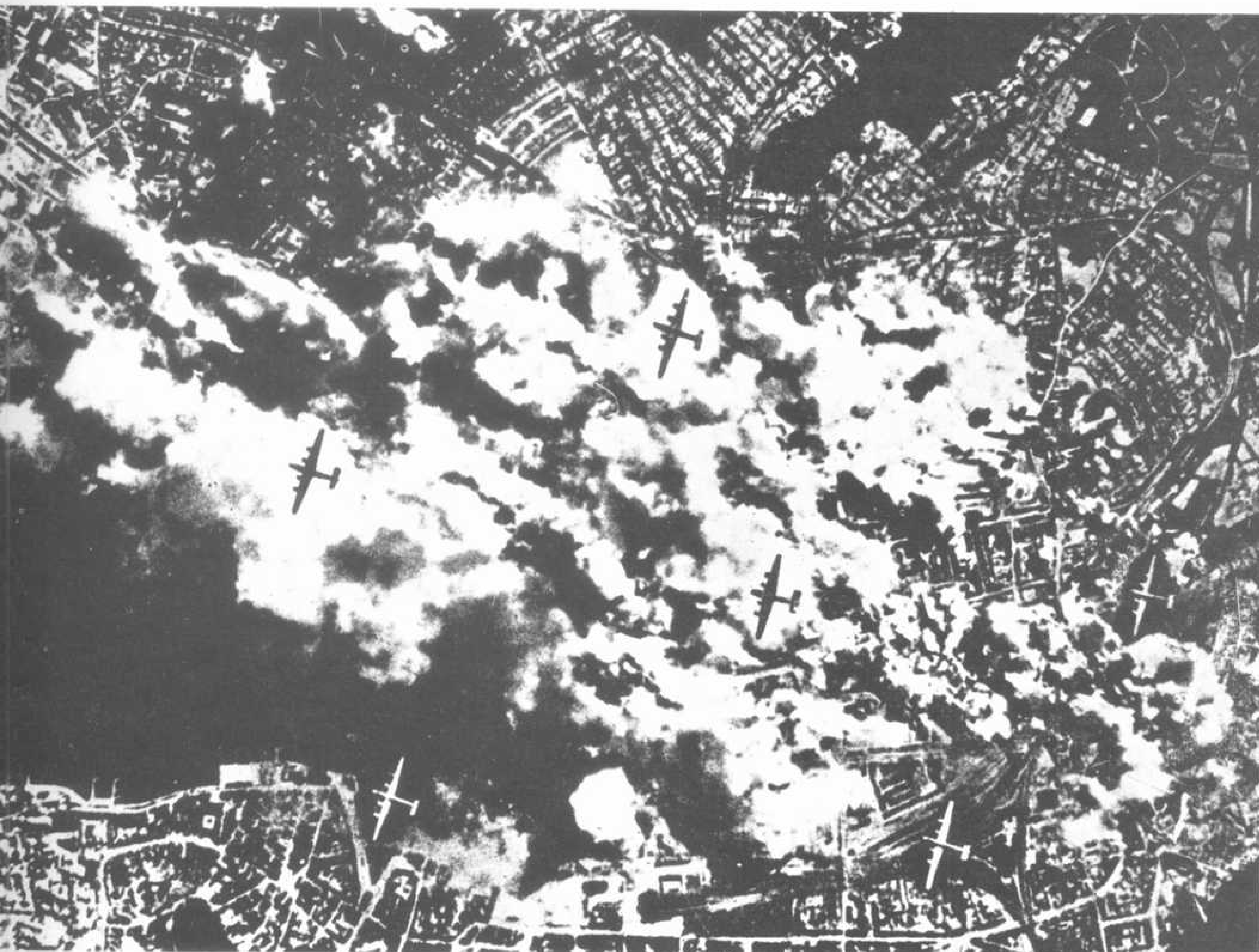
En sus memorias, el aviador inglés Guy Gibson recuerda de este modo un típico informe acerca de las indicaciones de los Pathfinder para localizar el blanco: "Decolen y en la primera hora y media suban a las alturas que les han sido asignadas. Luego, a la hora exacta al segundo, pónganse en ruta para Ijmuiden.







Un cuatrimotor B-17 (izquierda) del 303 Bomber Group en un campo inglés, en 1943 (Archivo Apostolo).
Abajo: el 19 de mayo de 1943, el puerto de Kiel y sus astilleros fueron atacados por 101 bombarderos de la 8a. Air Force. En la fotografía, algunos B-24 en acción (Archivo Palazzi).
Más abajo: un cañón de la defensa antiaérea alemana con los artilleros listos para el disparo. Los anillos blancos alrededor del caño indican los aviones derribados (Archivo Pafi)



De allí modifiquen la ruta y diríjanse directamente para el punto X, donde dos luces amarillas brillarán en el cielo exactamente frente a ustedes. Estas luces estarán a 40 km del blanco. Ustedes continúen siempre derecho, evitando cualquier maniobra innecesaria hasta llegar al punto *Y*, donde dos luces rojas aparecerán por ambas partes en las puntas de alas. Algunos minutos después, exactamente delante de ustedes, verán un racimo de luces verdes. Deberán desenganchar las bombas apuntando sobre éstas con rumbo magnético de 170º''.

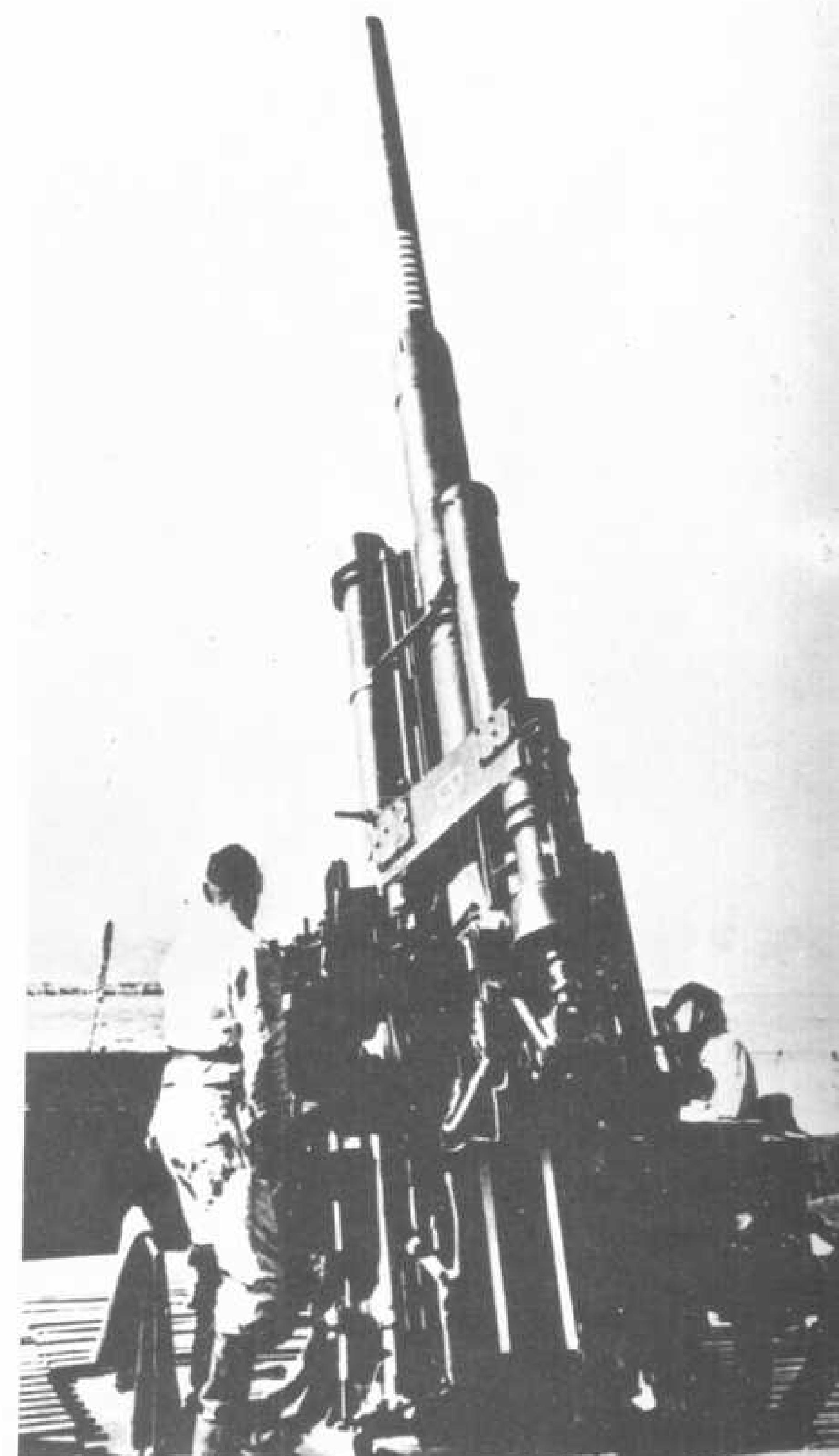
Aquella que en 1942 se había convertido directamente en la Pathfinder Force, en enero de 1943 era reorganizada y se le otorgaba la organización de un Grupo, el 8º, con muchos Squadrons especializados en la guía, el hallazgo y la delimitación del blanco. El 8º Grupo contó con aviones de diversos tipos: Wellington, Stirling, Halifax, Lancaster y Mosquito. Precisamente los Mosquito debían demostrar sus cualidades también en esta tarea, es más, convirtiéndose en uno de los principales instrumentos para la conducción de las grandes incursiones.

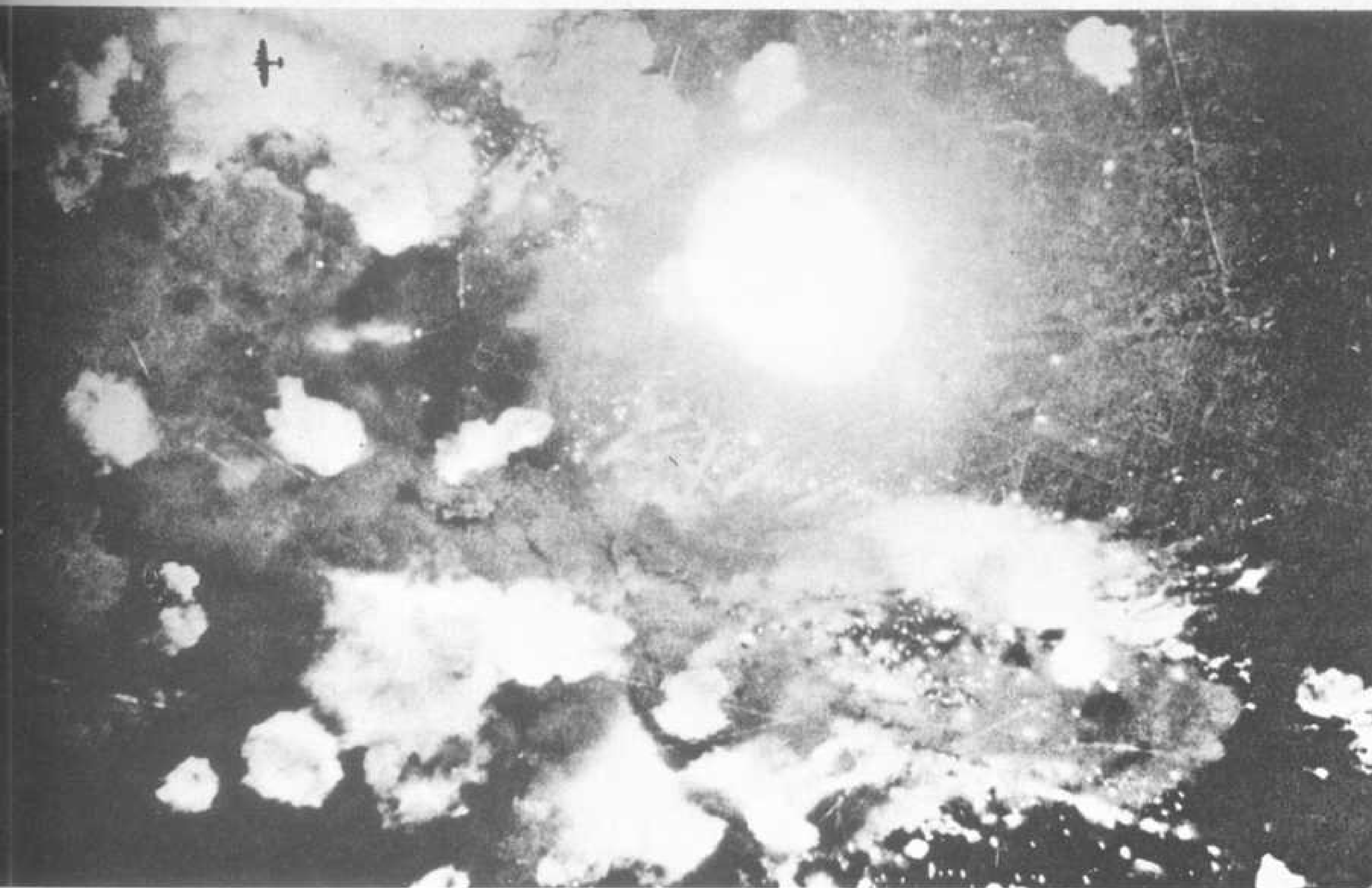
Los Mosquito se lucen

Veloz y en condiciones de volar a gran altura, poseedor de un gran alcance, el Mosquito, el avión multiuso, era prácticamente ininterceptable por la defensa enemiga en la época de su aparición. El nombre concordaba perfectamente y, para la defensa alemana, los fastidiosos pinchazos de los Mosquito se volvieron muy pronto intolerables. Además, el Mosquito servía perfectamente para no darle tregua al enemigo atacándolo en el momento justo, de manera imprevisible y con exacta selección del impacto sicológico. Son famosos los raids realizados por los Mosquito sobre algunos comandos de la Gestapo, desde los cuales se dirigía la persecución contra los centros de resistencia de las más grandes ciudades ocupadas, y por ello la acción del 30 de enero de 1943 sigue siendo indicativa. Ese día, la Alemania nazi se preparaba para celebrar el décimo aniversario del régimen y la radio berlinesa difundiría discursos de los jerarcas más célebres. Durante la mañana, algunos Mosquito del 105 y 139 Squadron cayeron en los alrededores de la capital del Reich y con golpes certeramente asestados hicieron callar la emisora nacional precisamente mientras Goebbels, ministro de la propaganda, pronunciaba su discurso. Antes de que Hermann Goering pudiese sucederle en los micrófonos, pasaron varias horas durante las cuales se suspendió la trasmisión y, en lugar de los discursos conmemorativos se emitieron —desde estaciones subsidiarias— marchas militares.

Reconocimientos sobre el continente

Además de sus características como bombardero, avión de caza y de penetra-





Una impresionante vista de una ciudad alemana (izquierda) bajo el ataque de los Lancaster del Bomber Command. La oscuridad de la noche es desgarrada por las explosiones y los disparos de los "Pathfinder" (Keystone).
Abajo derecha: los especialistas preparan para la acción al Lancaster R 5689 (con sigla VN N) del 50 Squadron. El avión fue destruido en el aterrizaje en Thurlby al regresar de un bombardeo, en setiembre de 1942 (Archivo Bignozzi).
Más abajo: un Halifax B.II del 78 Squadron, con empenajes verticales de diseño rectangular; las versiones anteriores tenían empenajes con forma triangular, de escasa eficiencia

ción armada, el Mosquito reveló excelentes características como avión de reconocimiento fotográfico. Su alcance le permitía realizar misiones que, partiendo desde Inglaterra lo llevaban, por ejemplo, a sobrevolar Alemania e Italia aterrizando en Malta. Al día siguiente, el mismo avión y con la misma tripulación estaba en condiciones de efectuar el relevamiento fotográfico de los puertos del Adriático, de La Spezia, de Génova, de Marsella y, tal vez, de algún puerto de la Mancha antes de regresar a su país con una hermosa carga de fotografías. Con los Mosquito que cumplían servicio de ida y vuelta entre Inglaterra y Malta se mantuvo constantemente bajo vigilancia a la flota italiana que se había refugiado en La Spezia. El dominio aéreo del Mediterráneo permitía a los Mosquito de reconocimiento efectuar misiones sobre todo el arco de Europa meridional partiendo desde Malta o desde Gibraltar y llegando hasta Austria o Baviera. Sin embargo, a Baviera se podía llegar también desde Inglaterra y, en efecto, algunos Mosquito efectuaron misiones fotográficas hasta más allá de Munich, regresando luego con las preciosas fotografías a las bases de partida.

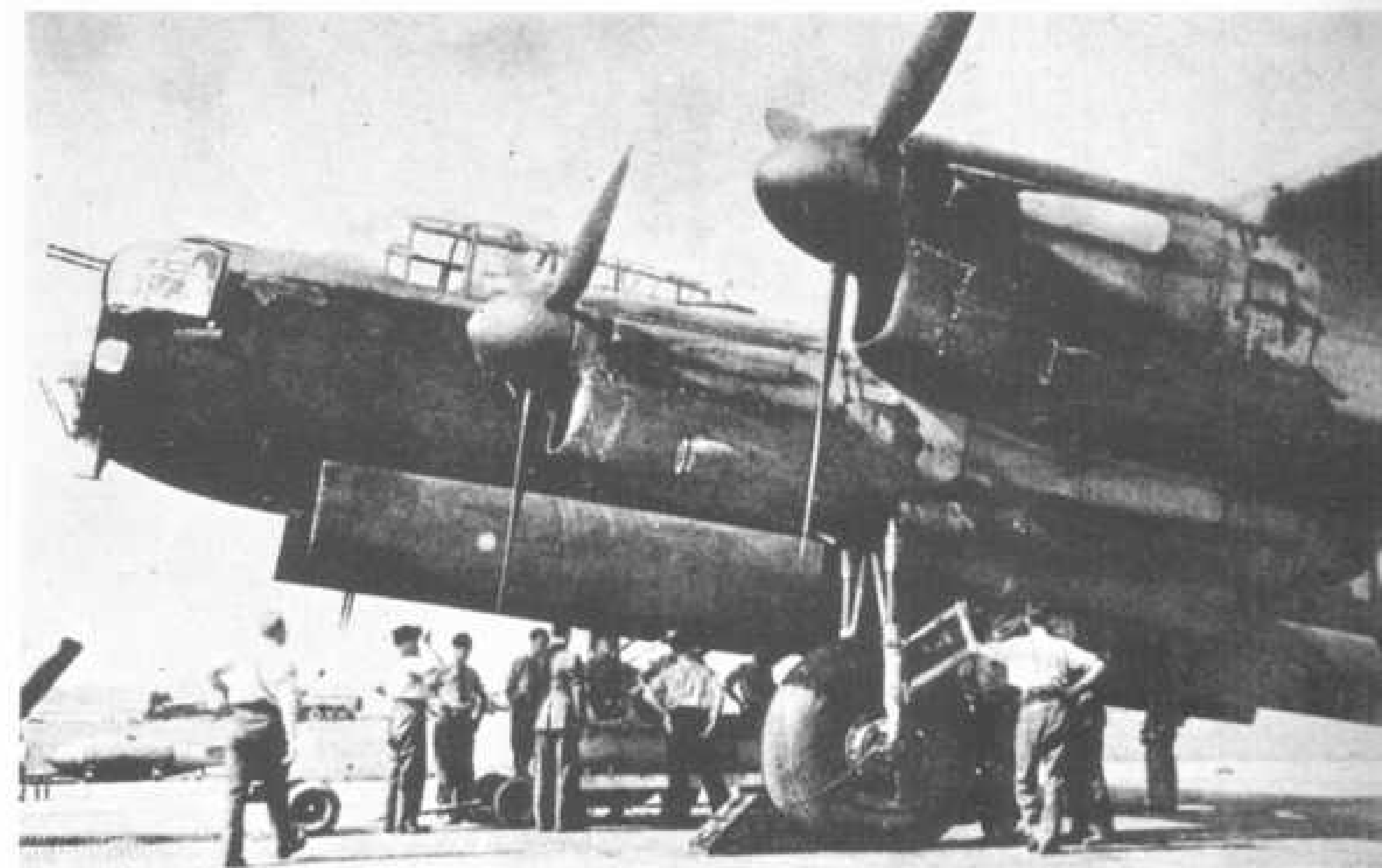
Con los Mosquito, el Bomber Command y, en sentido más amplio, el Estado Mayor británico, tenían la concreta posibilidad de mantener constantemente actualizadas sus propias informaciones sobre los movimientos del enemigo, cubriendo cualquier parte de Europa en poder de los alemanes y de sus aliados. A continuación, la defensa alemana se volvió más aguerrida y precavida y, sobre todo con las artillerías pesadas guiadas por los radares, consiguió dar cuenta de algunos Mosquito. Las versiones menos perfeccionadas del bimotor fueron empleadas entonces en el reconocimiento nocturno. En estas operaciones utilizaban bengalas, las cuales producían una luz de 60000 lumen por tiempos suficientemente prolongados, es decir, una luz de tal intensidad que aseguraba el buen éxito de las tomas fotográficas como si fuese de día.

Luego, algunos Mosquito tuvieron su base en Waenga, en Rusia, desde donde efectuaban misiones sobre las costas de Noruega para espiar los movimientos de las unidades de superficie alemanas que amenazaban la seguridad de los convoyes aliados para Rusia. De todos modos, el Mosquito fue durante todos los años de la ofensiva aérea contra Alemania no sólo el directo protagonista de los bombardeos, sino un valioso elemento para descubrir los blancos y para evaluar los resultados obtenidos después de los ataques.

Lancaster contra diques

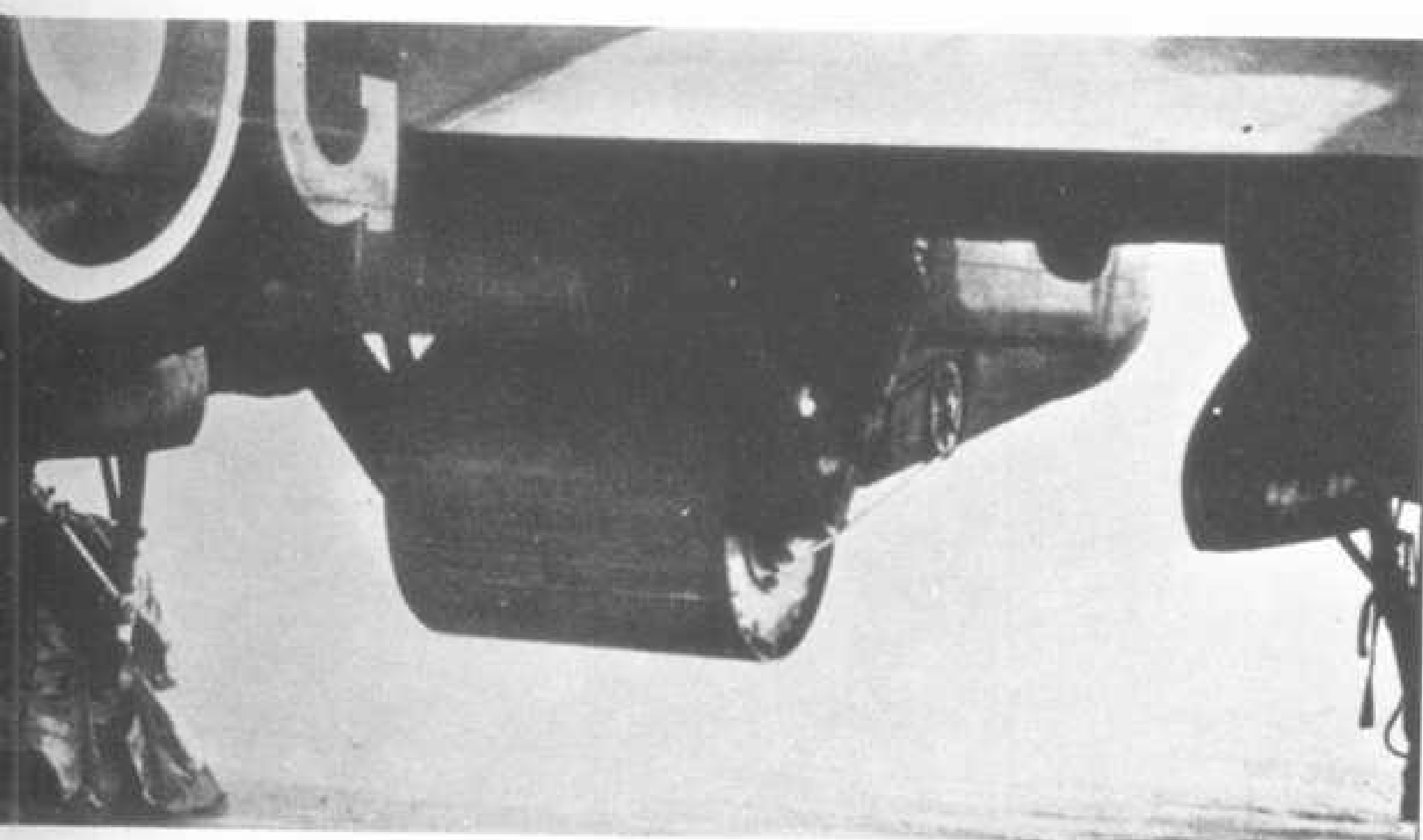
En los primeros meses de 1943, la ofensiva aliada estaba en pleno desarrollo. El 22 de febrero, los ingleses hacían aparecer en las filas del 2º Grupo del Bomber Command otro avión americano, el B-25 "Mitchell", ya empleado con éxito en África. Algunos días después, se llevaba a cabo por primera vez en gran escala la táctica llamada "round the clock". En 48 horas, 2000 aviones aliados arrojaban una tempestad de bombas sobre los objetivos de Europa septentrional alternándose de día y de noche.

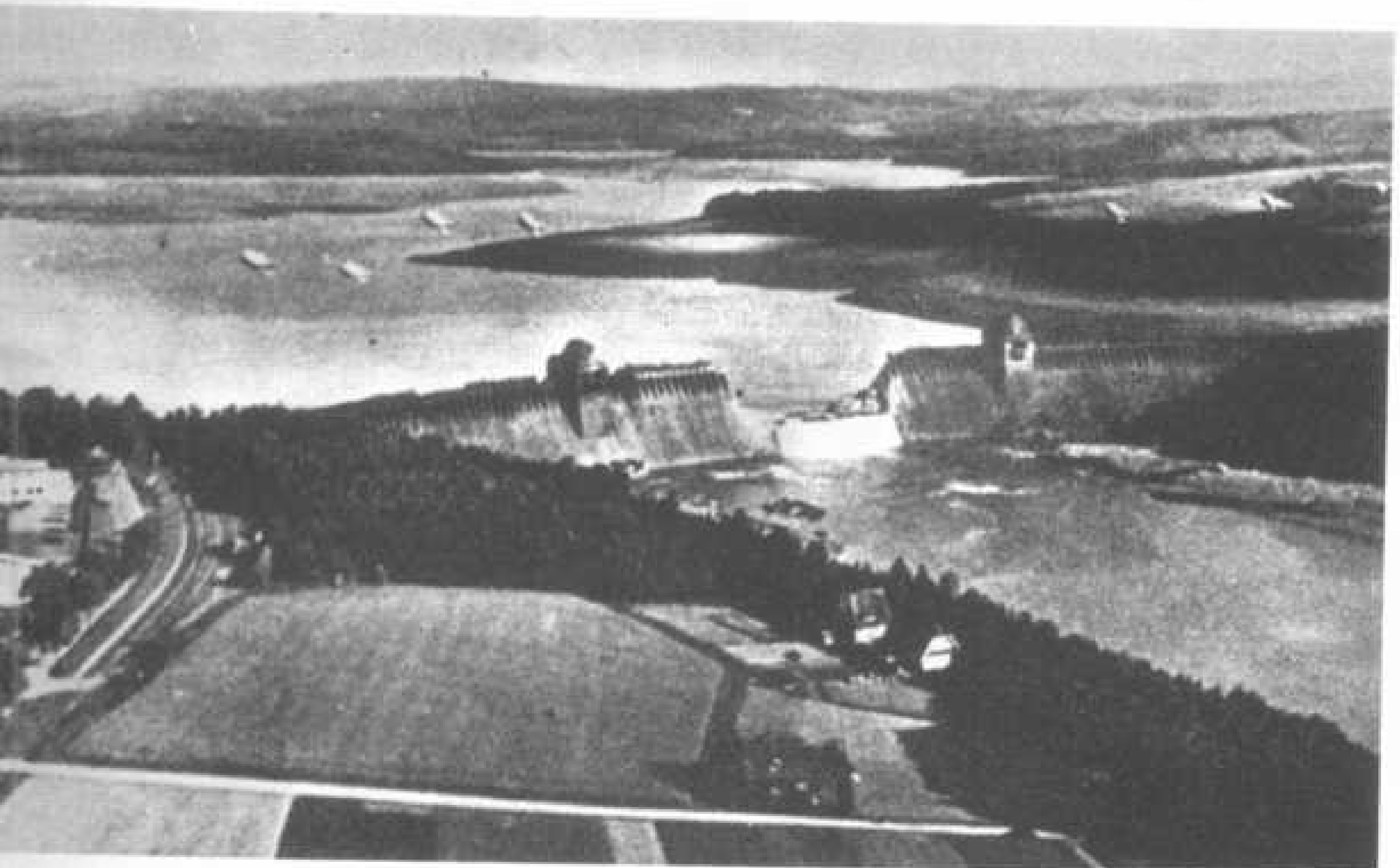
El 5 de marzo, el Bomber Command comenzaba la "Batalla de la región del Ruhr". Los centros industriales de la región fueron sometidos a una lluvia de bombas de demolición. La primera ciudad afectada fue Essen, atacada por 442 multimotores. Por primera vez, la RAF hacía uso del "Oboe", un sistema electrónico que acoplaba la navegación con radio-ayuda tipo "Gee" al cálculo de la distancia del avión al objetivo, medida mediante una referencia de radar.





En ese mismo período, la RAF estaba preparando otro de sus audaces ataques al corazón de la industria alemana. La cuenca del Ruhr, utilizaba cuatro embalses para el reabastecimiento hídrico desde decenas de años; el principal era aquél en el extenso valle del Mohne, que atajaba el río Ruhr, luego seguían el del lago Eder y, por último, los más pequeños de Sorpe y Schwalme. La idea del ataque había sido de un científico, el doctor Barner Wallis de la Vickers





La bomba especial (izquierda) para el ataque a los diques, enganchada debajo del fuselaje de un Lancaster B.III del 617 Squadron.
Abajo: la brecha abierta en el dique de Mohne de los Lancaster del 617 Squadron. La fotografía ha sido tomada por un Mosquito de reconocimiento. Obsérvense los globos de contención, colocados por los alemanes ya demasiado tarde

Armstrong. Éste había calculado que, haciendo explotar una gran carga a determinada profundidad y a una distancia útil de la base del dique, provocaría el derrumbe del enorme bastión de cemento armado. El lanzamiento debería ser efectuado con la técnica del rebote. La bomba mina era un gran cilindro de base ancha, similar al rodillo de un aplanador de calles. Era necesario lanzarla desde una altura bastante baja porque, en caso contrario, la carcasa se destrozaría al hacer impacto contra el agua, anticipando la explosión que en cambio debía producirse en profundidad, gracias a una cápsula barométrica. Antes del lanzamiento se le daba a la bomba un movimiento alrededor del eje longitudinal mediante un sistema oleoneumático.

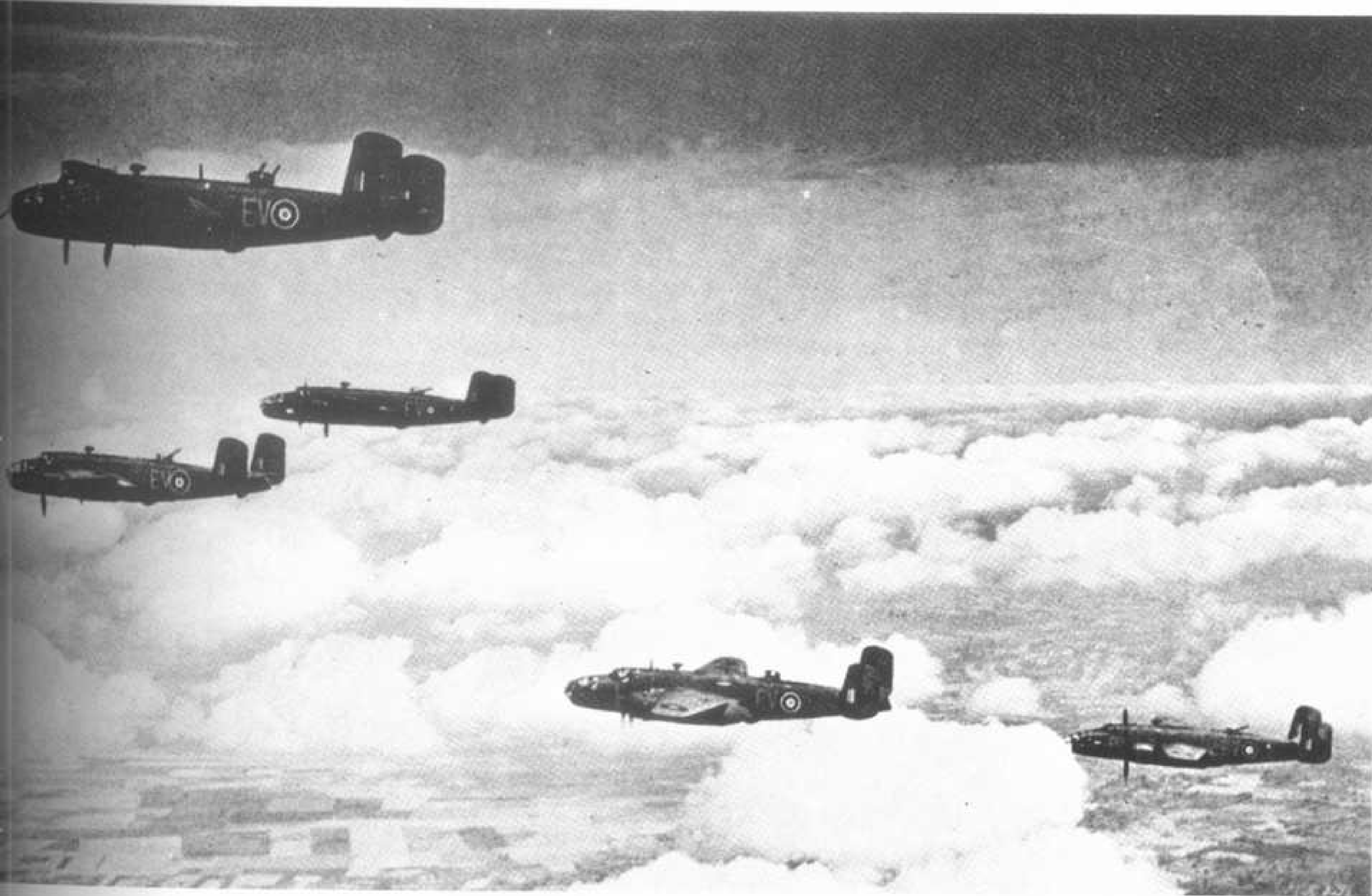
Veinte Lancaster fueron modificados para llevar esta bomba especial debajo del fuselaje, del cual sobresalía todá la longitud de ésta. La acción fue denominada en código "Chastise" (castigar) y fue confiada a un Squadron, el 617, expresamente constituido. La responsabilidad se asignó al Wing Commander Guy Gibson, que ya había demostrado audacia y decisión en las filas del 106 Squadron distinguiéndose, entre otras cosas, en las acciones a baja altura sobre Le Creusot y Milán. Entrenadas las tripulaciones para el vuelo nocturno a baja altura, el 617 decoló desde Scampton con 19 Lancaster a las 21.30 horas del 16 de mayo de 1943. Durante la peligrosa ruta de aproximación a "altura de árboles", nada menos que cinco Lancaster se estrellaron en tierra o fueron derribados por la artillería antiaérea liviana. Los restantes catorce, el de Gibson a la cabeza, atacaban poco después de la medianoche el dique del valle del Mohne. La técnica de ataque consistía en trasladarse, por el angosto valle, a ras del agua, manteniendo exactamente la altura y la velocidad indicadas por Wallis: 18 m y 370 km/h. Un pequeño movimiento haría fracasar el lanzamiento. Para tener la indicación precisa de la altura, se había recurrido a un simple pero ingenioso sistema: dos pequeños proyectores montados debajo de los fuselajes, cuyos discos luminosos se superponían perfectamente cuando el avión volaba a 18 metros. Con esta referencia era posible mantener la altura deseada (pero también se atraía la reacción de las armas antiaéreas alemanas). Al quinto ataque, Gibson envió por radio la señal convenida: "Dinghy" (el nombre del perro Labrador de Gibson que el día anterior había sido muerto por un auto). La emisión de ésta significaba que el dique había sido destruido, al menos parcialmente, por las bombas Wallis. En la acción se había perdido un solo avión. Entre tanto, a través de la brecha abierta en la estructura, una masa de agua se precipitaba río abajo provocando destrucciones y ruinas (que, sin embargo, luego se comprobó que no habría llevado en absoluto esa turbación a la zona industrial del valle del Ruhr con la que tanto contaban los estrategas británicos).

Poco después de las dos de la mañana, Gibson condujo a los aviones que permanecían en acción al ataque del Eder. El dique cedió sólo después de dos lanzamientos efectivos, mientras que uno de los aviones, que había desenganchado demasiado tarde, era destruido por la explosión de su misma mina, estallando ésta precisamente en el costado del dique. Los ataques a los otros dos embalses menores no arrojaron resultados considerables. En el camino de regreso se perdió otro avión. A Gibson, quien caería en el otoño de 1944 mientras dirigía desde un Mosquito un ataque de bombarderos pesados sobre Alemania, se le otorgó la Victoria Cross.

Avro sobre Friedrichshafen

Una novedad en el ataque de Gibson a los diques había sido el uso del radioteléfono por parte del líder de la formación para guiar uno por uno a los Lancaster contra los diques de contención. Esta táctica fue usada nuevamente por el 5º Grupo en otra de sus típicas acciones. Esta vez el blanco era el lago de Constanza, en los límites entre Alemania y Suiza. En 1914, Friedrichshafen con sus talleres Zeppelin para los dirigibles había sido la meta de un audaz ataque de cuatro lentos biplanos Avro 504. Casi treinta años después, otros Avro, esta vez los 683, atacaban el mismo objetivo: los talleres ya no fabricaban dirigibles sino equipos de radar, temibles responsables de la defensa aérea del Reich.

El 20 de junio, decolaban desde Inglaterra 60 Lancaster, 56 del 5º Grupo y los otros de los Pathfinder. Cada Lancaster llevaba a bordo 2500 kg de bombas. Sobre el objetivo, protegido por una cortina de fuego antiaéreo, los Lancaster, que se habían elevado más para mantenerse fuera del fuego enemigo, se dispusieron en círculo y, formación tras formación, guiados por radio por el Wing Commander Gomm, lanzaron su carga. La variación de altura respecto de aquélla prevista por el plan de ataque y la intensidad de la reacción antiaérea, limitaron el daño a los establecimientos y, en efecto, sólo seis tripulaciones consideraron haber asestado sus golpes. Un avión se perdió a causa del tiro desde tierra. La caza nocturna alemana acechaba a los Lancaster en el camino de regreso, pero éstos, según el plan indicado como "Bellicose" (belicoso), continuaron su vuelo aterrizando en Blida (Argel). Era la primera acción con servicio de ida y vuelta efectuada por los aviones del Bomber Command. Nuevamente con la carga total de combustible y reabastecidos de bombas (otros 2500 kg



A partir de enero de 1943, seis Squadron de la RAF en Inglaterra fueron provistos del bombardero North American B-25 "Mitchell". En la fotografía de al lado, una formación de Mitchell del 180 Squadron (Aeroplane)

cada uno), tres noches después los bombarderos atacaban la flota italiana en La Spezia y regresaban a las bases en su país.

Bombas sobre Italia

En el verano de 1943 Italia fue elegida en especial, como objetivo de las fuerzas aéreas estratégicas aliadas, con una serie de pesados ataques, a los cuales —aun en la perspectiva histórica— se hace muy difícil, sino imposible, hallar una justificación militar convincente. El 12 de julio, Turín había sido atacada violentamente por formaciones de Lancaster con 762 toneladas de bombas de mayor y menor peso. Además se efectuaron otras acciones contra Milán y Génova. En la noche entre el 14 y el 15 de julio, los "Dam Busters" (destructores de diques), como habían sido llamados los pilotos del 617 Squadron, atacan las centrales eléctricas de San Polo d'Enza (Bolonia) y de Arquata Scrivia, en el territorio del interior de Liguria. Una neblina estival cubre los valles y el ataque resulta infructuoso. Dos noches después, otra formación de Lancaster apunta hacia la central de trasformación de Cislago, entre Milán y Varese.

La formación del 617, que después del ataque a las centrales eléctricas había llegado a Blida, quedó bloqueada en el aeropuerto argelino por el mal tiempo. Diez días después, en el vuelo de regreso a Inglaterra, bombardearía violentamente a Livorno.

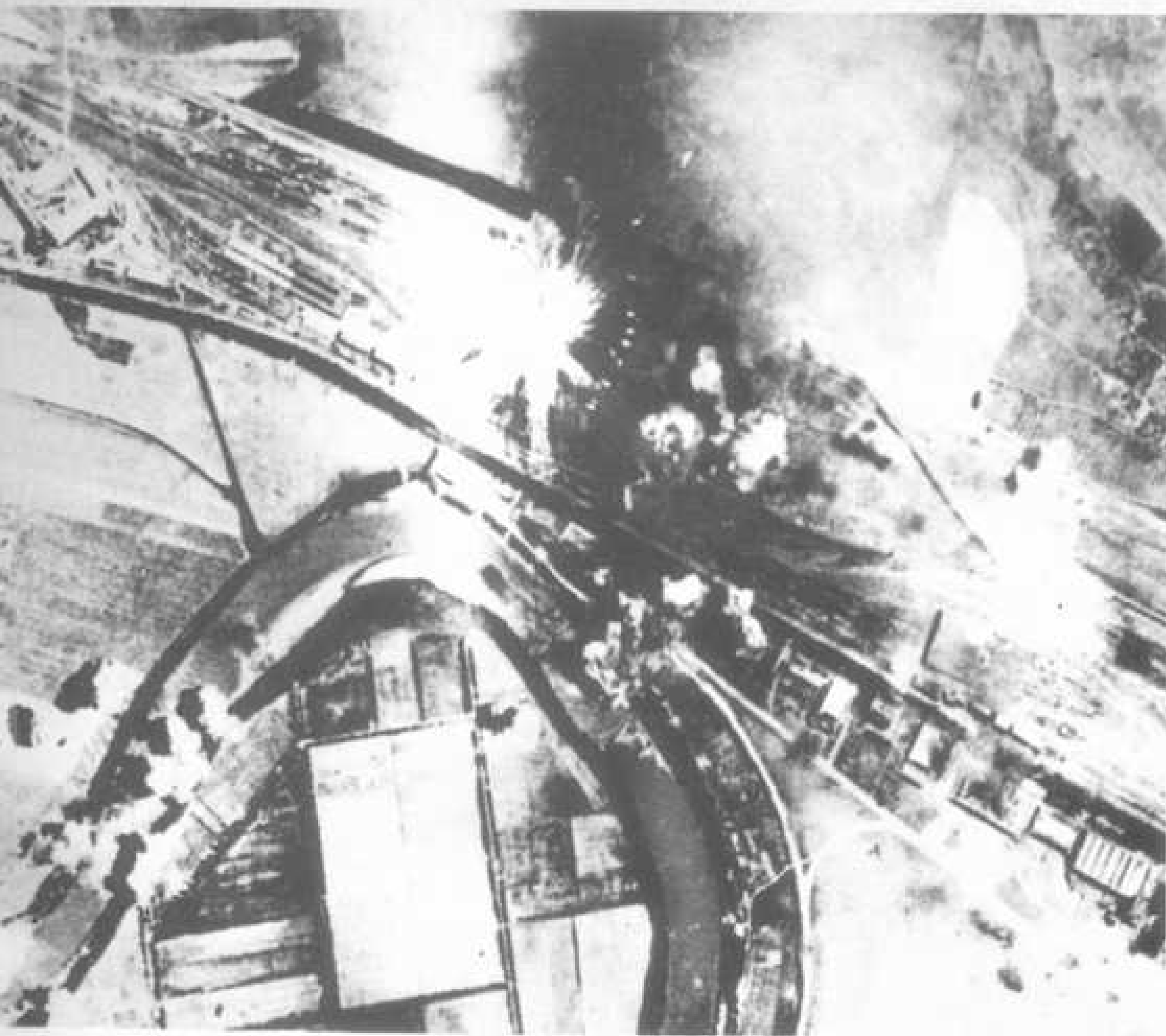
El 19 de julio, una noticia sacude al mundo. Roma, a quien todos creían a salvo de la amenaza aérea por su carácter de centro histórico, es atacada en pleno día por 158 B-17 de la 12a. Air Force provenientes de Túnez y por 112 B-24 de la 9a. Air Force, que habían decolado desde Bengasí. Los bombarderos americanos atacan los distritos septentrionales y orientales de la ciudad —sobre todo el de Tíbur y el de Preneste— bordeados por las instalaciones ferroviarias. Son destruidas estaciones de maniobra y carga y el aeropuerto del Lictorio; en una segunda incursión por la tarde es desbaratado el de Ciampino. Pero también son muchísimas las víctimas entre la población civil que, considerando que Roma jamás sería atacada, no había buscado refugio. Además de las casas, son atacadas la universidad, la Policlínica, la basílica de San Lorenzo (cerca de la estación ferroviaria del mismo nombre). Una vez más, el éxito sicológico —al precio de aproximadamente 1500 muertos civiles— está de parte de los Aliados. Al acudir al lugar de la incursión, el rey y la reina son abucheados por los habitantes del pueblo que, durante la visita de Pío XII a las ruinas, invocan la paz.

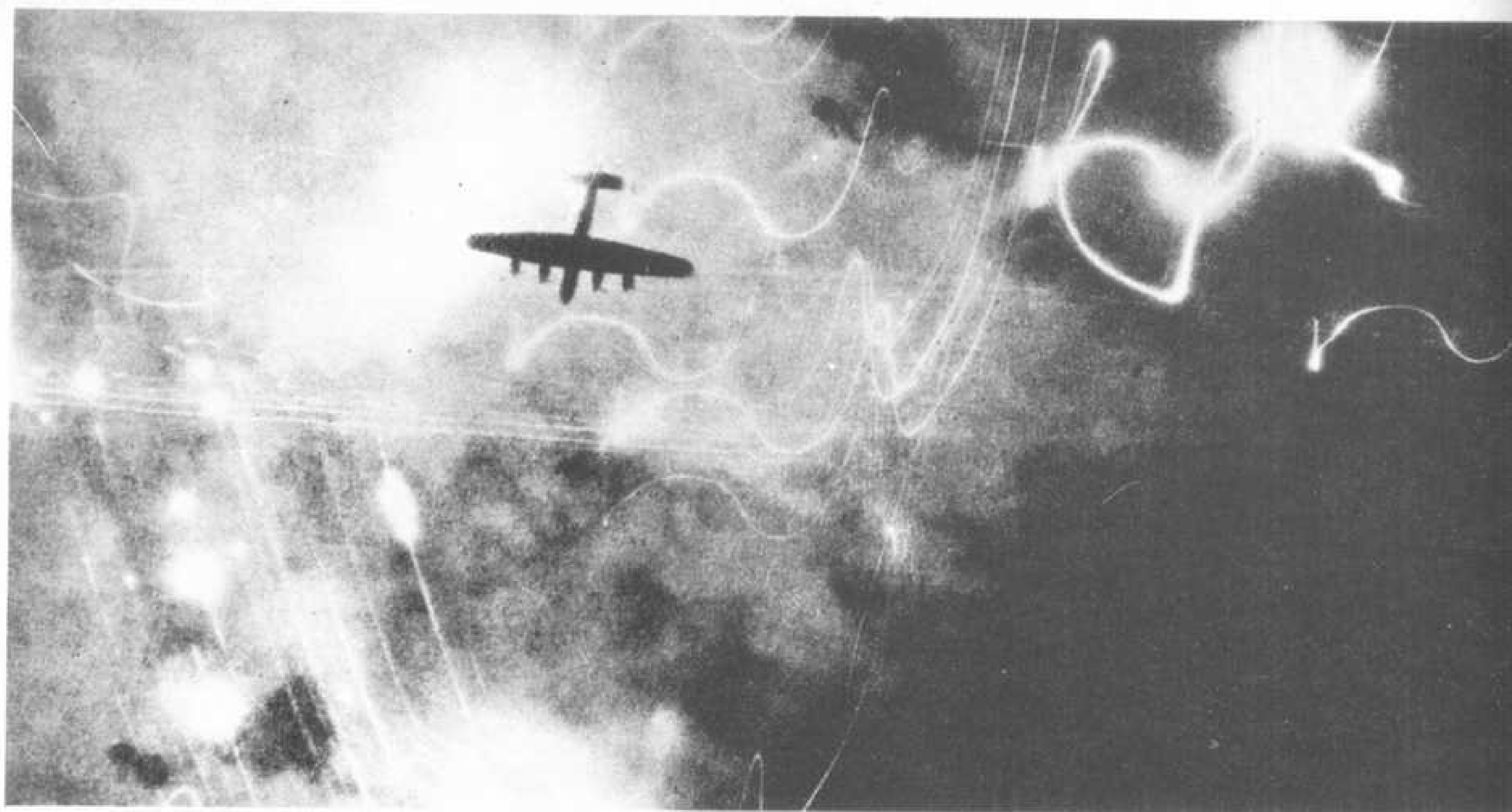
La preparación americana fue una vez más extremadamente minuciosa. Entre los pilotos y los bombarderos (los mejores disponibles) elegidos para la acción, no figuraban católicos para evitar crisis morales peligrosas a los fines de los propósitos militares perseguidos por las incursiones, y habían sido cuidadosamente descartados también, aquellos que profesaban extremados sentimientos anticlericales, para evitar decisiones inesperadas contra delicados "blancos" religiosos.

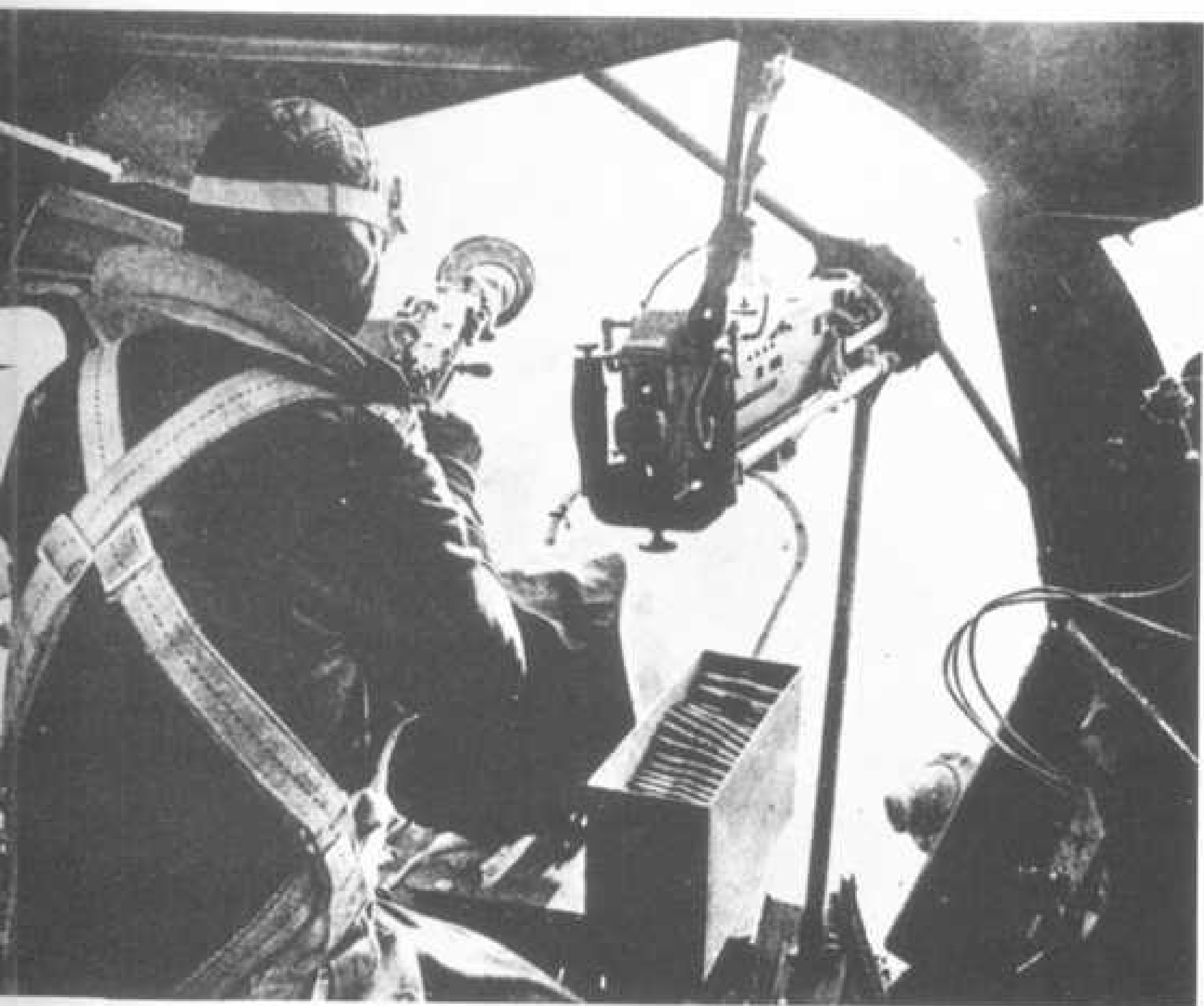
El ataque a Roma es repetido por la 12a. Air Force el 13 de agosto; esta vez, disponiendo de las bases sicilianas, intervienen junto con los B-17 inclusive los bombarderos medianos. Eisenhower ha acercado sus aeropuertos a Italia. Entre tanto, el fascismo ha caído; al decisivo evento no han sido ajenas las bombas de los aviones aliados.

"Gomorra": tempestad de fuego

Entre tanto en Alemania, Hamburgo ya había soportado 137 bombardeos; pero a Harris no le bastaba. Su objetivo era la destrucción total de la segunda capital del Reich, y con este fin planificó la operación bautizada en código "Gomorra". La operación fue llevada a cabo en la noche del 24 de julio por 347 Lancaster, 246 Halifax, 125 Stirling y 73 Wellington que emplearon, además —para la ocasión— algunas innovaciones técnicas y tácticas. En primer lugar, la cobertura del radar en protección de Alemania fue literalmente anulada por la lluvia de "windows": tiritas de papel de estaño de 25 cm de longitud (la mitad de la longitud de onda sobre la cual operaba la mayor parte de los aparatos de exploración y guía de la defensa alemana) que enceguecían con ecos de diversa intensidad las pantallas de los radares impidiendo cualquier coordinación defensiva y que, pocos días después, harán "enloquecer" igualmente los dispositivos de radiolocalización de las baterías de 88 suministradas por Alemania para la defensa antiaérea de Milán. Por primera vez, Harris adoptó también la táctica del "río de bombarderos". Una gran cantidad de aviones —sobre todo Wellington y Stirling— guiaba las formaciones de ataque no en orden abierto sino siguiendo una "corriente" propiamente dicha que permitía delimitar mejor los blancos y graduar la su-







La forma de un Lancaster (arriba a la derecha) se recorta contra el infierno de fuego desencadenado por los bombarderos sobre Hamburgo, en la noche del 27 de julio de 1943 (British Official).
Arriba a la izquierda: la importante estación ferroviaria de maniobra del Lictorio en Roma, cerca del aeropuerto homónimo, bajo el ataque de los bombarderos americanos el 19 de julio de 1943. Algunas bombas estallan directamente en la ensenada que forma el Tíber en el norte de Roma. Se observan algunos impactos en el blanco, en los hangares del aeropuerto.
Aquí arriba: contra los ataques frontales efectuados por los caza alemanes, en el B-17F se montaron dos ametralladoras en la trompa (Archivo Bignozzi)

cesión de los ataques. Por primera vez se hizo un intenso empleo del radar H_2S: un aparato que permitía observar en una pantalla de a bordo la configuración del territorio sobrevolado, aunque estuviese cubierto por las nubes o en la oscuridad. El H_2S fue empleado para seleccionar los puntos de referencia de las varias oleadas del "río de bombarderos" y para identificar las partes del blanco asignadas a las diversas formaciones. Por último, se emplearon bombas de fósforo especiales que tenían de cebo una cantidad de pequeñas bombas incendiarias.

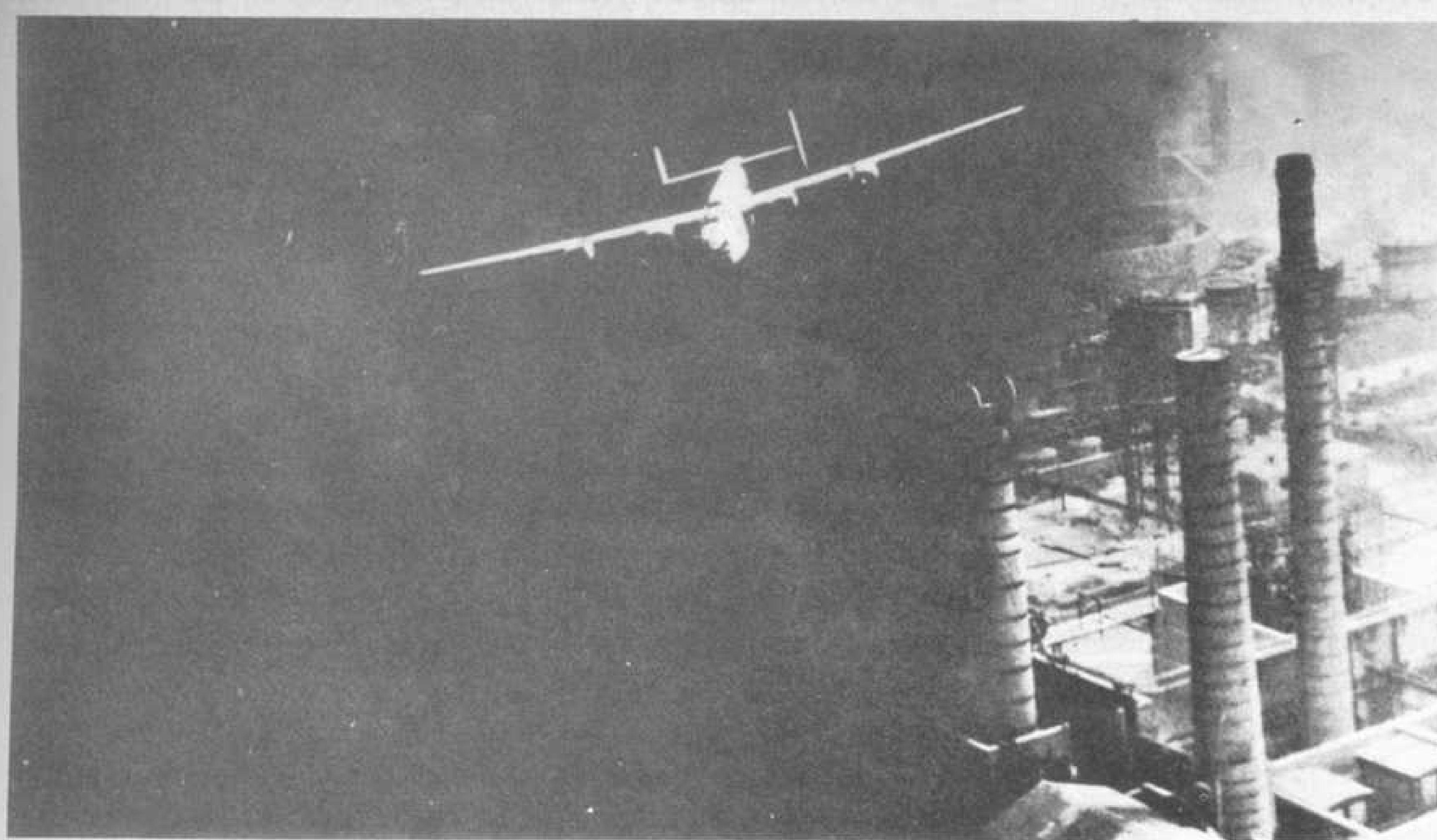
La defensa nocturna alemana fue descompaginada y el mar de llamas destrozó la organización antiincendios de Hamburgo, que era la mejor y la más experta de toda Alemania.

En las primeras horas del día siguiente, entraba en acción la 8a. Air Force americana, que enviaba sobre los objetivos de Alemania septentrional 215 aviones entre B-17 y B-24. De éstos, 68 B-17 atacaron el puerto de Hamburgo e instalaciones industriales. Aun pudiendo agregar muy poco a las ya totales destrucciones de los barrios civiles, la incursión provocó un duro impacto sicológico en los alemanes. Luego, durante el día siguieron pinchazos de Mosquito, que lanzaron bombas y tomaron fotografías. Una unidad americana (el 544 Squadron), violentamente resistido por la caza alemana, tuvo seis aparatos derribados sobre un total de siete. Las pérdidas de la 8a. Air Force ese día fueron graves. Otros 54 bombarderos americanos volvieron sobre Hamburgo al día siguiente. De 300 aviones que atacaron Alemania el 26 de julio, la 8a. Air Force perdió 24.

Pero en la noche del 27, la ciudad recibió su golpe de gracia. Esa noche, aproximadamente 800 bombarderos procediendo con la habitual táctica del "río" y con la lluvia de tiritas de papel de estaño, que abrían "ventanas" propiamente dichas en la cortina defensiva electrónica del enemigo, atacaron los barrios más viejos de la ciudad: un blanco invitante para las bombas de demolición e incendiarias. Después de la medianoche, toneladas de estos artilugios se esparcen por las calles flanqueadas por viejos palacios parcialmente construidos en madera. La dosificación de la ofensiva es diabólicamente perfecta: las bombas de fósforo, las bombas incendiarias de poco peso, las grandes de demolición que hacen chispear el fósforo líquido en cualquier parte. La ciudad está paralizada por las incursiones anteriores. No hay agua para contener los incendios. En esa noche no soplaba un hálito de viento. Si hubiese habido corrientes de aire, éstas habrían empujado el fuego en dirección paralela al terreno y el fuego mismo se habría podido detener contra las contenciones representadas por el enredo de canales y cursos de agua que corren por la ciudad. En cambio, el fuego sube verticalmente en el aire sereno, consume oxígeno y atrae en el centro aire frío, que alimenta ulteriormente las llamas. Los incendios, que se han unido así en una única y espantosa hoguera, atraen más aire de las zonas circundantes: la dilatación de los gases es tal y la columna ascendente de aire caliente tan densa, que las corrientes atmosféricas convergentes hacia el centro del inmenso brasero asumen la violencia de un tornado. En medio de la violenta y apocalíptica tempestad de fuego, el viento alcanza velocidades de 200/250 km/h. Lo que ha sido perdonado por el martirio de las bombas y del fósforo, es arrancado y arrastrado hacia el horno. Los árboles seculares son arrancados de raíz como pajitas; la temperatura en el incendio supera los 750 grados; todo se funde. En los refugios de cemento armado la gente es calcinada.

Aquellos que se hallan alrededor de la hoguera tienen los vestidos quemados, los cabellos reducidos a cenizas. Arriba, en la columna de fuego que se eleva hasta los 5000 metros (y los vapores superan los 15000 metros), los Lancaster son envueltos por el torbellino y arrojados como hojas de papel; algunos son derribados por la turbulencia. En esta escena de aquelarre, siniestramente se justifica el nombre dado a la operación: Gomorra, la ciudad destruida por la bíblica lluvia de fuego.

A pesar de todo, aún sobreviven algunos barrios en Hamburgo: los más modernos. Inexorablemente la RAF los destruye en la noche del 29. La última incursión, en la noche entre el 2 y 3 de agosto de 1943, en cambio, se ve frustrada en parte por el mal tiempo. Sólo los



Un B-24D de la 9a. Air Force a una altura increíblemente baja durante el ataque al complejo petrolífero de Ploesti, en Rumania

Lancaster logran mantenerse, de algún modo, sobre el mar de nubes, pero el tiro es forzosamente impreciso. Esa noche la RAF perdió 30 aparatos. Frente a la tempestad de fuego de noches anteriores, este ataque parece una bagatela (en cambio, se lanzaron inclusive 1400 toneladas de bombas). En total, durante los diez días de la operación "Gomorra" intervinieron 3095 bombarderos, que desengancharon 8261 toneladas de bombas, de las cuales más de la mitad eran incendiarias. Harris había calculado 10000 toneladas, pero este cálculo no fue respetado por las condiciones adversas de la última noche de ataque. De todos modos, Hamburgo es una ciudad devastada. Los muertos ascienden a más de 70000. Los heridos a cientos de miles y por lo menos a dos millones los desamparados. De Guernica a Hamburgo se ha progresado mucho con respecto al terrorismo aéreo. Pero la tragedia no ha terminado.

En profundidad sobre Alemania

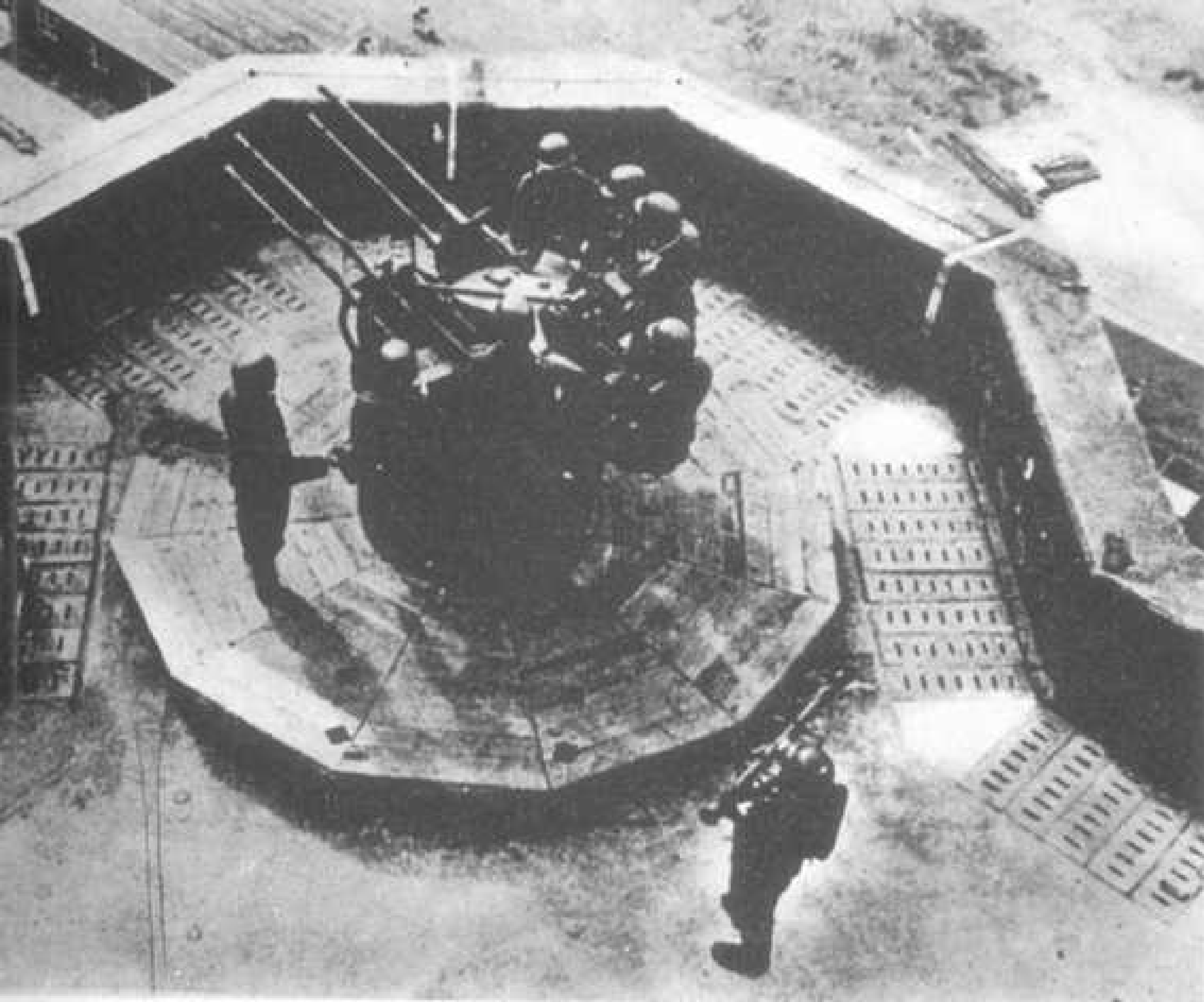
En el verano, la 8a. Air Force recibió las nuevas versiones del P-47 y éstas, con los depósitos auxiliares, están en condiciones de escoltar a los bombarderos sobre Alemania. La primera acción con la escolta de los Thunderbolt es conducida sobre Rostock el 25 de julio de 1943. Pero para las misiones en profundidad que había planificado el alto comando americano no existía aún la posibilidad de una escolta para los bombarderos y, en esa época, no se habían distribuido todavía a las unidades las nuevas versiones del B-17, con la torreta inferior en la trompa, que protegía de los ataques frontales de los caza. Se intentó, con poco éxito, introducir en las escuadrillas el B-17/YB-40 con armamento incrementado (unas doce ametralladoras), pero demostró ser un fracaso. La única técnica seguía siendo la del vuelo en formación de patrullas escalonadas en altura: un sistema que garantizaba protección recíproca, mediante la concentración del fuego defensivo.

Después de las acciones contra la organización de submarinos, la USAAF decidió atacar a fondo la industria aeronáutica alemana. Gran parte de las acciones del verano de 1943 estuvo dirigida contra estos objetivos.

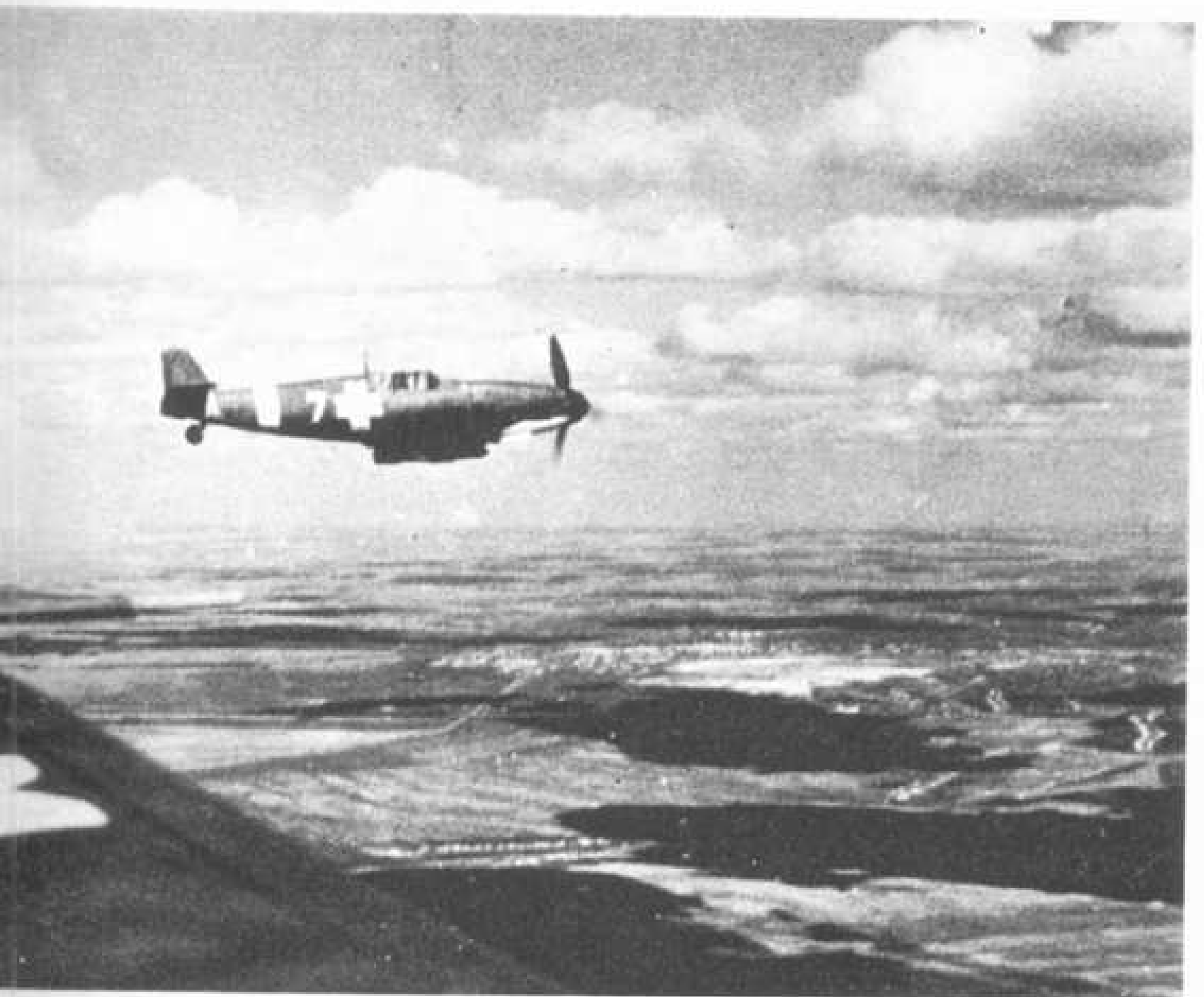
El 17 de agosto, desde las bases de Inglaterra partían más de 400 B-17 pertenecientes a la 1a. y 4a. Wing de la 8a. Air Force. Las 146 Flying Fortress de la 4a. Wing decolaron desde Lowestoft. Una gran cantidad de "Spit", Thunderbolt y Lightning los acompañaba. Después de pasar la costa, los Spit abandonaron las formaciones para realizar acciones de diversión. Luego fue el turno de los Thunderbolt y los Lightning, que abandonaron a los B-17 cuando éstos, en la frontera belga, avanzaron sobre Alemania. Aquí comenzó el desastre. Primero el JG 1 se lanzó al ataque con su táctica favorita de ataque frontal, luego llegaron las otras unidades alemanas. El blanco de los B-17 eran los talleres Messerschmitt en las cercanías de Ratisbona. Antes de llegar allí, 15 Fortalezas Volantes ya habían sido enviadas a estrellarse en suelo alemán. Luego, y precisamente a la vista de Ratisbona, los ataques de la caza cesaron; evidentemente los alemanes no esperaban una incursión tan profunda. Los B-17 de la 1a. Wing habían sido provistos, en efecto, de los depósitos aumentados que, preparados para eventuales misiones desde China sobre Japón, habían sido llamados "Tokio Thanks". Los B-17 llegaron al blanco a pesar de los daños, luego, eludiendo a los enemigos que los esperaban en el camino de regreso, prosiguieron por los campos del norte de África, donde aterrizaron después de más de once horas de vuelo. Durante el vuelo de regreso cruzando Italia y el Mediterráneo, la formación perdió otros nueve aviones, resultando dañados muchos otros. El 28 de agosto, cuando la 4a. Wing regresó a Inglaterra, de los 146 aviones que habían partido quedaban sólo 85.

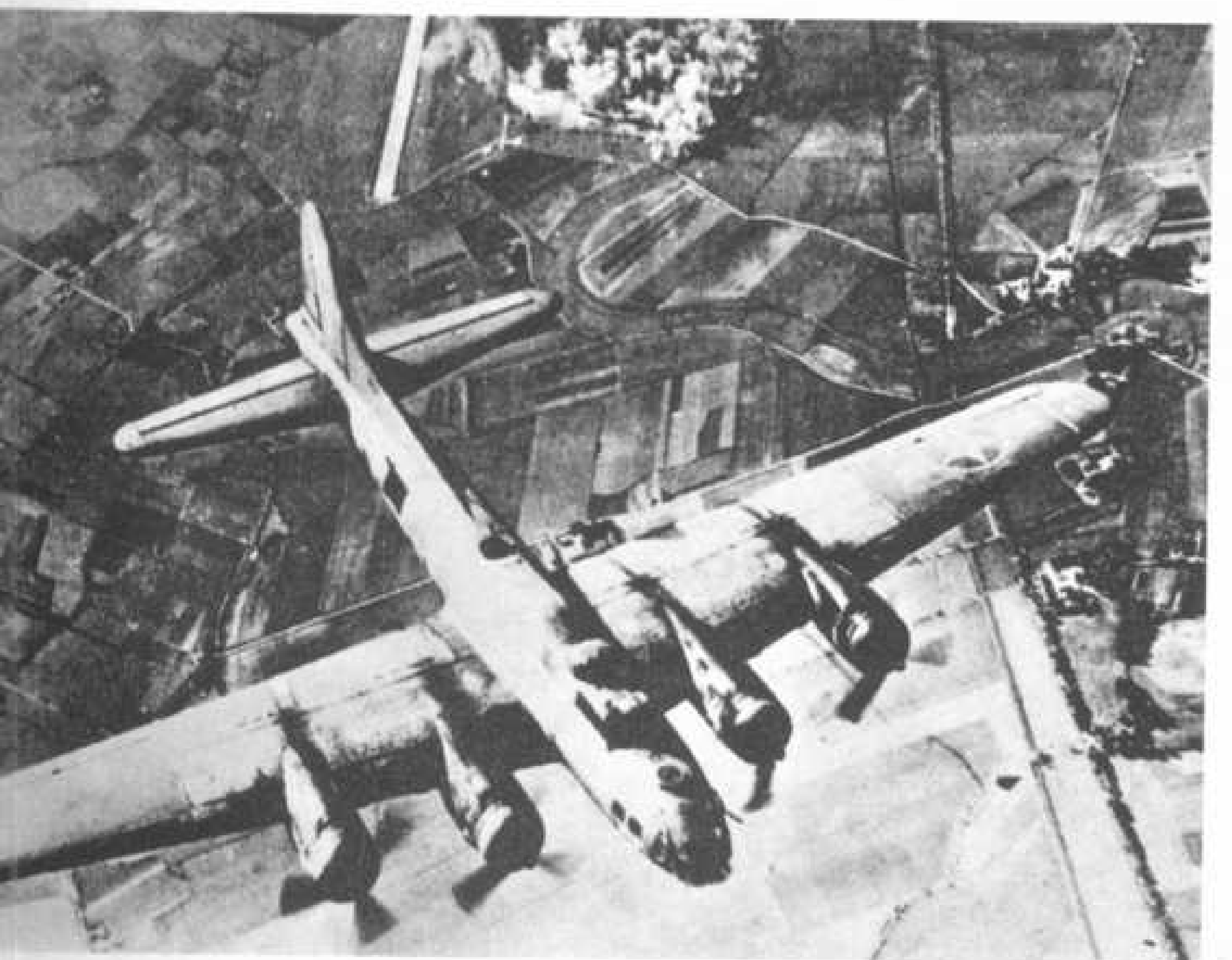
Las cosas salieron peor en Schweinfurt, que era el objetivo de los B-17 de la 1a. Wing. Éstos partieron desde Oxfordness y desde Clacton on Sea; eran 229 y fueron abandonados por la escolta en la frontera de Bélgica. Después de avanzar sobre Alemania, las formaciones fueron atacadas violentamente por la caza alemana. El objetivo eran las fábricas de cojinetes de bolillas Kugelfisher y Vereinigte Kugellager Fabriken. Los daños ocasionados a los talleres fueron graves, pero en el trascurso de una semana la producción de rodamientos (aunque en menor escala) se reanudaría y, después de un par de meses, alcanzaba nuevamente los niveles anteriores a la incursión. Aun prescindiendo de estos resultados relativamente modestos, la violencia de la reacción germana había provocado la pérdida de 36 bombarderos, de modo que en el día del 17 de agosto, la 8a. Air Force había tenido en total sesenta B-17 derribados. Sin contar los muertos y los heridos en los aviones dañados, en los aviones caídos se habían perdido en un solo día 600 hombres. De los 300 caza que resistieron la acción, la Luftwaffe perdió 25. El alto porcentaje de pérdidas provocó una verdadera crisis entre el personal de la 8a. Air Force y se debieron tomar medidas drásticas para evitar que la indisciplina estallase en un auténtico y colectivo rechazo a volver a entrar en acción. Muchos oficiales fueron exonerados de sus responsabilidades.

Dos meses después, la misión sobre Schweinfurt se repitió; esta vez participaron unidades de la 1a. y 3a. Air Division, escoltadas por nutridas formaciones de P-47 que resistieron el combate contra los alemanes protegiendo encarnizadamente a los bombarderos, pero luego fueron obligados a retroceder en el límite de su alcance. Los B-17 prosiguieron sobre Schweinfurt atacados conti-









En orden descendente: torretas antiaéreas como ésta, armadas con ametralladoras de cuatro caños de 20 mm, estaban diseminadas alrededor de las refinerías de Ploesti (Archivo Pafi).
Un piloto de la aviación rumana se prepara para decolar a bordo de su caza I.A.R.80 (Archivo Bignozzi).
Un caza Bf.109G con los colores de la aviación rumana (Bundesarchiv, Koblenz).
Un B-17 durante el ataque que la aviación americana efectuó en octubre de 1943 a los establecimientos que fabricaban los F.W.190 en Marienburg. En la fotografía, el objetivo se observa en la parte superior de la misma en llamas (Archivo Apostolo)

nuamente por 300 caza alemanes. A pesar de las casi 500 toneladas de bombas lanzadas, las fábricas no fueron destruidas y nada menos que 65 bombarderos no regresaron a sus bases. Desde ese día, la USAAF suspendió los ataques sobre Alemania sin la escolta de caza.

Algunos días después, en los diarios americanos aparecía la llamativa publicidad de una firma aeronáutica. En ésta se observaba a un artillero de la USAAF que colocaba en la mira, a través del retículo de su arma, a un F.W.190. La publicidad tenía un *slogan*: "¿Quién le tiene miedo al lobo malo?" Un piloto de bombarderos vio la publicidad, arrancó la hoja del diario y la colgó en la pizarra de las comunicaciones de su unidad en Inglaterra. Debajo del cartel añadió una escritura con tinta roja: "¡Nosotros!" La publicidad, con las firmas del comandante de la unidad y de todos los componentes de las tripulaciones fue enviada a la firma, en los Estados Unidos.

Nuevamente sobre Ploesti

Más de un tercio de las necesidades alemanas de combustible era producido por los pozos y las refinerías del área de Ploesti, en Rumania. Después del esporádico ataque de 1942, la USAAF había decidido repetir la prueba y, con este propósito, había concentrado en las escalas alrededor de Bengasí, en Libia, cinco Grupos de B-24, los aviones que tenían un margen de autonomía superior al de los B-17. Convencidos de sorprender las defensas alemanas y rumanas, los americanos planificaron un ataque a bajísimas alturas. Por ello las tripulaciones se entrenaron durante mucho tiempo en el desierto, alternando el adiestramiento con las misiones sobre objetivos italianos.

El domingo 3 de agosto de 1943, decolaron desde Bengasí 177 aviones. Como se supo después, la red de avistamiento alemana, que comprendía además de los radares en las alturas italianas y balcánicas, barcos especiales, comenzó a seguir el vuelo de la formación (que guardaba el más absoluto silencio radiotelegráfico) cuando ésta se acercó a las costas de Albania. En el viraje a la altura de Corfú, inesperadamente uno de los B-24 guía precipitó en el mar. Después de superar los montes balcánicos y descender a alturas de 100 m para abajo, las formaciones principales cometieron un error en el viraje sobre Ploesti y se desplazaron hacia el sur, regresando a la ruta del objetivo demasiado tarde. Todos estos hechos hicieron que las oleadas de Liberator fueran recibidas por una defensa preparada y además muy importante con cañones y ametralladoras de todos los calibres. Dos formaciones de Liberator se hallaron, en un determinado momento, flanqueando a ras de tierra un tren de mercaderías aparentemente inocuo. De improviso, se abatieron los laterales y cada vagón reveló una pieza antiaérea múltiple; en pocos segundos, algunos Liberator estaban en llamas. El tiro al blanco cesó sólo cuando la ráfaga de una ametralladora de a bordo detuvo la locomotora. Sobre el objetivo y durante el regreso, la caza alemana, rumana y búlgara renovaron los ataques con los Bf.109 y 110 y con los I.A.R.80.

La acción, conducida a alturas extraordinariamente bajas, provocó la destrucción de por lo menos el 40 por ciento de las instalaciones. Sin embargo, las pérdidas fueron muy graves: 56 B-24 no regresaron a sus bases. La USAAF pudo repetir los ataques sobre Ploesti sólo al año siguiente; en ese ínterin, las instalaciones habían comenzado a funcionar nuevamente. Para destruirlas en forma definitiva, sería necesario saturarlas por completo, pero la 9a. Air Force entonces no estaba en condiciones de efectuar nuevamente un ataque de esa envergadura. Decenas de aviadores americanos fueron tomados prisioneros. Uno de ellos comentó la desgracia: "Ha aumentado el número de democráticos en Rumania. Si hiciéramos las elecciones venceríamos y podríamos firmar una paz separada con los aliados".

El 14 de agosto, la 9a. Air Force mandaba 61 Liberator para atacar los talleres de motores Steyr Daimler en el campo de Wiener Neustadt, en Austria. Los ataques a la industria aeronáutica alemana ahora comenzaban también en el sur.







En orden descendente: Un Douglas A-20 de la 3a. Wing sudafricana mientras participa en una acción de bombardeo contra las instalaciones militares de la isla de Pantelaria (I.W.M.).
Planeadores británicos de desembarco del tipo Airspeed "Horsa" aterrizando durante un vuelo de adiestramiento en Inglaterra (Archivo Bignozzi).
Infantes aerotrasportados americanos desembarcan de un planeador Waco CG-4 un remolque cargado de provisiones. La fotografía ha sido tomada durante un ejercicio (Archivo Apostolo)

PRIMER ATAQUE A EUROPA

En mayo de 1943, las fuerzas aliadas habían expulsado de África a las tropas del Eje. Las autoridades políticas y militares debían decidir en ese momento el movimiento siguiente: parecía claro que ese ataque se debería extender a la fortaleza europea que Stalin reclamaba desde hacía tiempo. En esa época existía aún una discrepancia fundamental de puntos de vista entre Churchill y el alto comando americano, confiado al general Eisenhower, para las operaciones en Europa. Los ingleses sostenían que se debía atacar Italia, recordando que la derrota del país más débil del "tripartito" (el pacto que había dado vida a la alianza Italia-Alemania-Japón) constituía uno de los objetivos que debía alcanzarse antes de pasar al definitivo encuentro frontal con el ejército alemán.

La política británica miraba estratégicamente aun más lejos. El ataque a Italia, ya probado sobre todo por los bombardeos de la RAF sobre los centros industriales del norte, provocaría indudablemente una crisis política en el interior del país y una rebelión contra el aliado alemán. Un desprendimiento del Eje representaría un ejemplo para los aliados de los alemanes en Europa suroriental. Los italianos tenían un frente de considerable extensión que comprendía Grecia, Albania, Yugoslavia y parte de Francia. El aplastamiento de estas tropas suministraría a los aliados la ocasión para una acción a fondo en los Balcanes. Churchill tenía muy en cuenta una operación similar que, a través de Yugoslavia y Bulgaria permitiría a los aliados llegar hasta el Danubio antes que los rusos, sustrayéndole en consecuencia una buena parte de Europa del control de estos últimos.

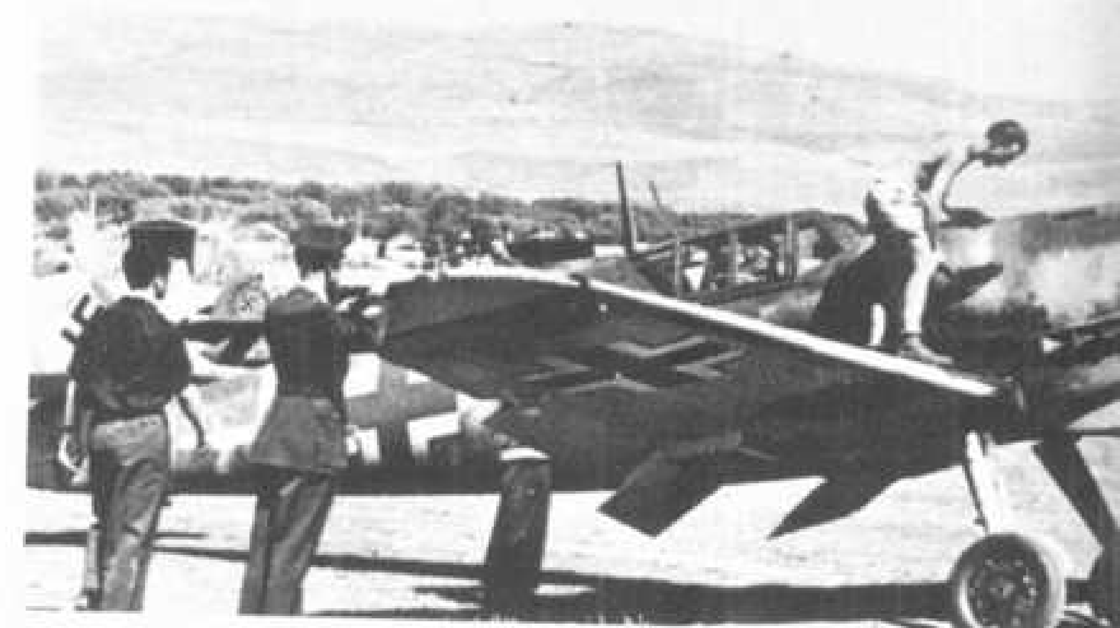
Eisenhower, que adoptaba la política del ahorro de fuerzas y sobre todo de hombres, había elaborado en un principio un plan que preveía la conquista de Córcega y Cerdeña. La posesión de estas bases permitiría mantener bajo constante presión aérea todo el territorio italiano. Pero el plan fracasó, dado que el presidente de los Estados Unidos, apoyando la tesis de Churchill, se pronunció por la ocupación de Sicilia y el sucesivo pasaje de las tropas aliadas al territorio de Italia continental mediante una serie de operaciones anfibias. La decisión americana entraba en el cuadro de una más amplia estrategia global. La fácil victoria aliada en África permitía extender el radio de acción de los bombarderos americanos B-24 a muchos de los objetivos industriales previstos por el famoso plan para la ofensiva aérea estratégica contra Alemania meridional y sus aliados. La conquista de Túnez ponía muchos otros objetivos al alcance no sólo de los B-17, sino también de los bombarderos medianos B-25 y B-26. Disponiendo de los excelentes terrenos del Tablero pullés, los aliados tendrían a disposición una serie de grandes bases desde donde golpear todo el territorio balcánico hasta el Danubio y, además, Austria, Baviera, Checoslovaquia e inclusive Polonia, toda la parte restante del territorio italiano y el interior del arco de territorio francés que gravitaba sobre el Golfo del León. Además, los aeropuertos del área de Foggia se prestaban maravillosamente como cabeceras de puente para las ya iniciadas operaciones de ida y vuelta de los bombarderos entre Inglaterra y el Mediterráneo, con la posibilidad de extender estas acciones a los campos rusos, como se había pedido desde hacía tiempo en las conferencias conjuntas de los estados mayores aliados. Las unidades de B-29 que en ese ínterin se adiestraban en los Estados Unidos serían empleadas contra Japón, donde el problema de las distancias de las bases a los objetivos era mucho más grave. De este modo, se decidió que los Aliados desembarcarían en Sicilia.

Luego se planificó la más grande operación anfibia de la historia militar (hasta ese momento) y la fecha de invasión se fijó para los primeros días de julio. Beneficiaron a la concentración de las fuerzas angloamericanas las victorias que en ese ínterin habían sido obtenidas en el Atlántico en la batalla contra los submarinos alemanes. En el mes de junio de 1943, el tonelaje perdido por los Aliados llegó a la cifra más baja registrada desde que los americanos habían entrado en guerra. Era un resultado inusualmente positivo, obtenido sobre todo con el empleo de dos sistemas de armas nuevas: el radar aerotrasportado (que permitía a los aviones de la guardia costera británica y a los Liberator trasladados a Terranova e Islandia, ejercer una estricta vigilancia sobre los U-Boot que navegaban emergidos) y los cohetes con los cuales había sido aumentado de manera extraordinaria el armamento de los mismos aviones.

En la práctica, los radares y cohetes



El puerto de Civitavecchia (izquierda) bajo el bombardeo de B-25 "Mitchell" de la 12a. Air Force en el verano de 1943.
Abajo: en un campo siciliano un Bf. 109G del 53 Jagdgeschwader se prepara para decolar.
Más abajo: en el Mediterráneo los alemanes emplearon intensamente los hidroaviones hexamotores de trasporte Blohm und Voss 222. En los trasportes con África, estos hidroaviones trasportaron 17778 soldados equipados, 2491 heridos y 1453 toneladas de provisiones. Se convirtieron en el blanco de la encarnizada caza por parte de los aviones aliados, que derribaron algunos de éstos. Aquí el B.V. 222 V-1 fotografiado en el Mediterráneo (Bundesarchiv, Koblenz)





provocaron más de la mitad de las pérdidas totales del arma submarina germana, tanto es así que los submarinos alemanes se vieron obligados a navegar también emergidos en grandes grupos, para poder utilizar la mayor cantidad posible de cañones y ametralladoras antiaéreas. Pero también esta solución demostró ser un paliativo y Doenitz se vio obligado a retirar de a poco a sus submarinos del Atlántico, proyectando sin embargo una reanudación de la ofensiva submarina aun más dura y despiadada, apenas estuviesen disponibles los nuevos medios que la industria alemana le había prometido.

La preparación logística no se refería solamente a los trasportes navales, sino también a los aéreos. Para el lanzamiento de los paracaidistas y el remolque de planeadores, gran parte de los aviones sería suministrada por los americanos del Troop Carrier Command, que disponía de bimotores C-47 y de planeadores Waco. Para sumarse a estas unidades, fueron enviados directamente desde Inglaterra a África septentrional, unidades de la 38 Wing de trasportes. Las unidades comprendían el 296 Squadron con bimotores A.W. "Albemarle" y un destacamento del 295 Squadron con cuatrimotores Halifax. Estos últimos remolcaron hasta Argelia a unos treinta planeadores Horsa, que tenían una carga útil mayor que los Waco y, por lo tanto, estaban en condiciones de desembarcar inclusive armamento medio de apoyo. El viaje de estos convoyes aéreos se efectuaba de día y se había estudiado una ruta de seguridad que pasaba a más de 180 km de las bases alemanas en la Francia atlántica. En efecto, y por una causa fortuita, una sola vez un tren aéreo fue interceptado por dos Focke Wulf 200 que regresaban de una misión de patrullaje sobre el océano y que se apresuraron para derribar remolque y remolcador. Otros tres planeadores se perdieron, uno en un accidente de aterrizaje en Rabat, otro obligado a un acuatizaje y otro disperso (con el remolcador) durante el viaje.

Las fuerzas aéreas para las grandes operaciones en el Mediterráneo habían sido puestas bajo el comando único del Air Chief Marshal sir Arthur Tedder, inglés, que tenía bajo su directa dependencia a la North West African Air Force del general americano Carl Spaatz, el Middle East Air Command del Air Chief Marshal sir Sholto Douglas, las fuerzas de Malta al comando del Air Vice Marshal sir Keith Park.

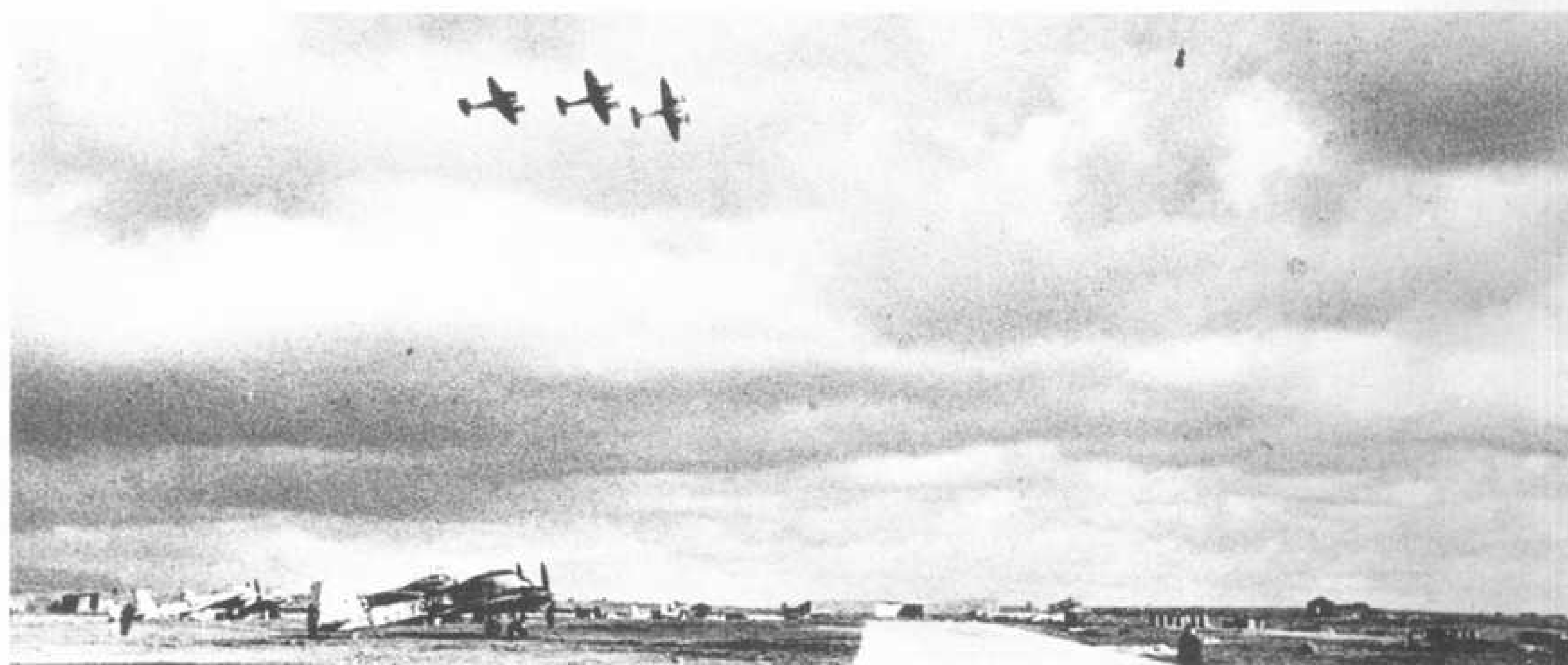
El dispositivo aéreo había sido reforzado considerablemente. Entre los nuevos aviones se señalaban sobre todo las diversas versiones del caza americano P-51 "Mustang" y el caza bombardero P-47 "Thunderbolt"; aumentaba la cantidad de unidades dotadas de los Spitfire Mk.IX y, entre los bimotores livianos, los americanos alineaban nutridos grupos de Lightning, disponibles también en la versión aerofotográfica F-5 de gran radio de acción. Los ingleses emplearon cada vez más intensamente los valiosísimos Mosquito, tanto en la función de "intruder", de caza nocturna y de reconocimiento de larguísimo alcance, teniendo constantemente bajo control fotográfico no sólo toda el área del Mediterráneo sino también amplias zonas en el interior.

En el área del Mediterráneo se hicieron converger aviones de todos los otros frentes: de Inglaterra, de Medio Oriente, del Golfo de Adén y el Golfo Pérsico, y llegaron unidades de Wellington inclusive de la India. La 9a. Fuerza Aérea americana trasladada a los alrededores de Bengasí y que perseguía objetivos eminentemente estratégicos estuvo, durante la preparación de las empresas más importantes, empeñada diariamente con sus Liberator para apoyar la acción de las otras unidades aliadas contra el sistema de trasportes y de defensas del Eje, en Sicilia, en Italia meridional e insular.

Las fuerzas aéreas del Eje

En ese período, la aeronáutica italiana ya estaba reducida trágicamente a escasos efectivos. Estaba en marcha una





En 1943, la Unidad Experimental de la Real Aeronáutica empleó durante un cierto período desde la base de Guidonia un P-38 americano capturado en Cerdeña. Con este P-38 (arriba), el coronel Tondi obtuvo algunas victorias sobre las formaciones aliadas. Derecha abajo: bimotores de combate Messerschmitt Me.210 aterrizando en un aeropuerto siciliano en 1943. Abajo, izquierda: el Macchi 205 fue el primer caza italiano de la nueva serie con motor en línea D.B. 605 que entró en servicio. Aquí un M.C.205 de la 3a. Ala en el campo de Cerveteri (Roma), mientras el piloto ultima los preparativos antes del decolaje (Aeronáutica Militar Italiana)

especie de reorganización basada en una producción de complicado ciclo industrial de una serie de nuevos caza, mientras que la aviación de bombardeo debería recibir finalmente, después de años de complicada puesta a punto, bombarderos metálicos Cant.Z.1018 (la primera serie sería, sin embargo, aún de madera). A la espera de estos nuevos aparatos, los italianos habían recibido del aliado un centenar de Bf.109G, unos quince Ju.87D y unos cincuenta Ju.88, aún no operativos, además de pocos caza nocturnos Bf.110 y Do.217J. También se había intervenido en el material capturado a Francia y algunas escuadrillas de caza habían sido provistas del Dewoitine D.520.



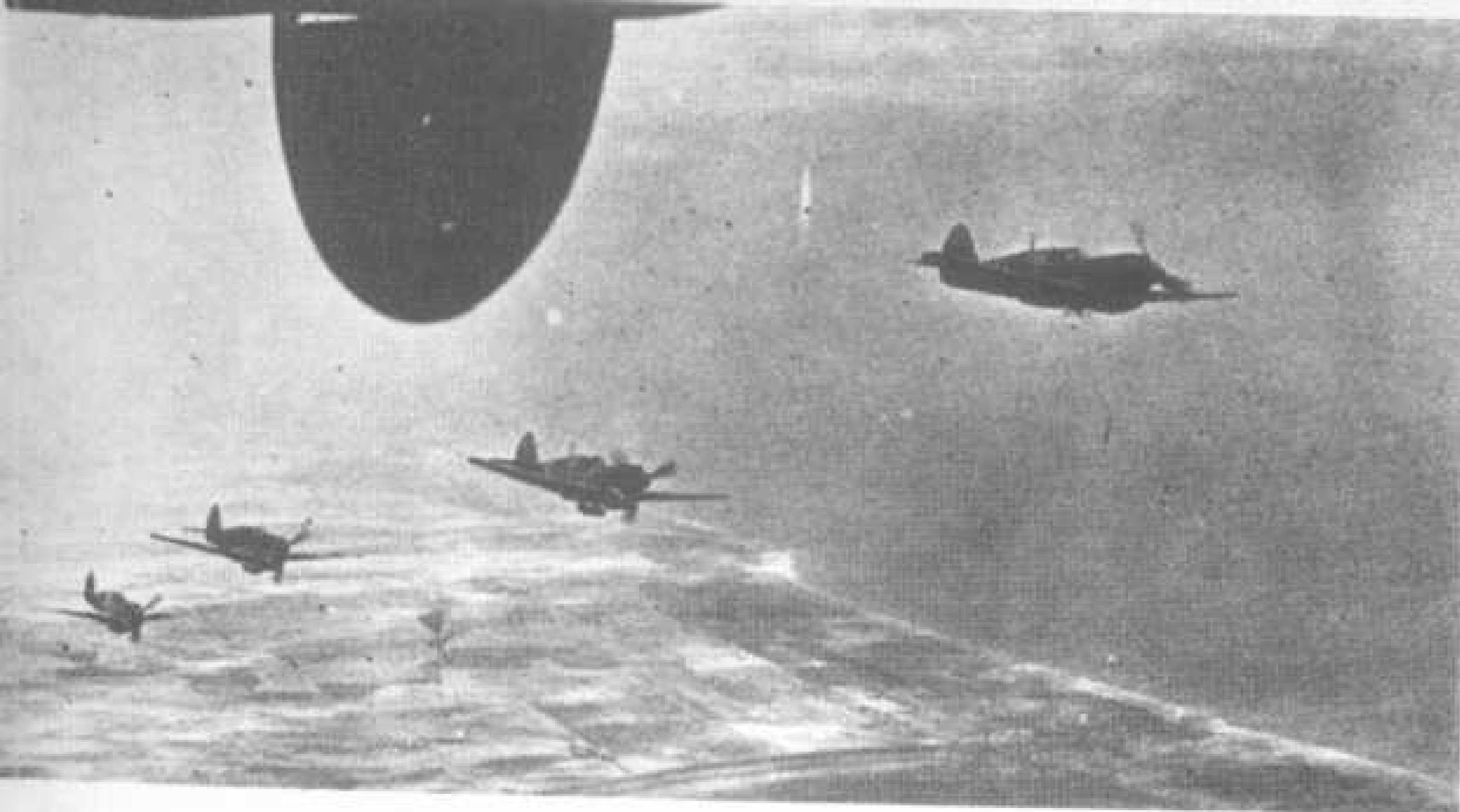
Esperando el último movimiento aliado, las fuerzas aéreas sobrevivientes habían sido concentradas en un Agrupamiento de Aviones Torpederos y en un Agrupamiento de Bombardeo que habían sido retirados a bases de Italia central: en Lictoria y Siena los aviones torpederos, en Perugia y Foligno los bombarderos. Entre estos últimos se hallaban también los pocos cuatrimotores Piaggio P.108 sobrevivientes a las esporádicas acciones sobre Gibraltar y sobre los puertos del África francesa en poder de los aliados. Las unidades de caza con los nuevos aviones habían sido trasladadas a Italia meridional para tratar de resistir la larga ofensiva aliada aérea y contaban no sólo con los dos Grupos (3º y 150) basados en Bf.109, sino también dos Escuadrillas de Re.2005 y algunos M.C.205 que, primero con la 1a. y luego con la 4a. Ala, operaban junto con los M.C.202. La primera escuadrilla de G.55 de la 51a. Ala fue sorprendida en el aeropuerto romano de Ciampino por un bombardeo americano violentísimo y fue trasladada más lejos, a Foligno. Para hacer frente a la falta de aparatos se empleaban también aviones experimentales que no habían superado la fase de preserie como, por ejemplo, el Ro.57 y el F.C.20.

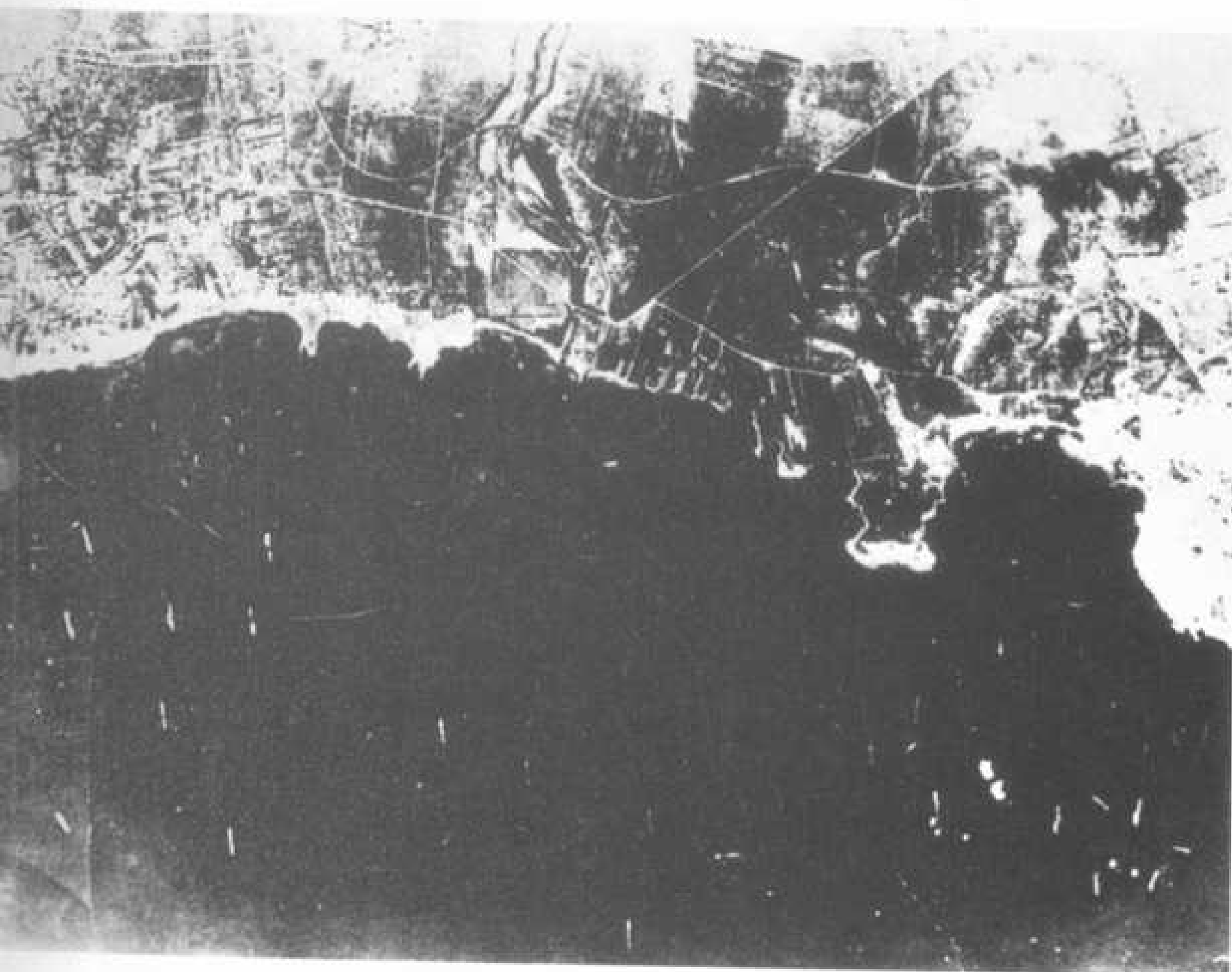
Por su parte, la Luftwaffe disponía en el verano de 1943 de diez grupos de bombarderos (de los cuales 4 en Provenza, 2 en Piamonte, uno en el Lacio y otro en la Pulla equipados con Ju.88 y Do.217). Siete grupos eran de aviones de ataque y cazabombarderos de los tipos Me.210, Me.410 y F.W.190. La caza contaba con nueve grupos, todos formados por Bf.109G y F.W.190. Había además un grupo (*gruppe* según la terminología alemana) de caza nocturnos y dos grupos de aviones de reconocimiento estratégico con aviones de diversos tipos. En total, la fuerza alemana ascendía aproximadamente a 800 aviones, con la posibilidad de inmediatos refuerzos, sobre todo de Grecia, Creta y Francia.

Contra estas fuerzas esparcidas, escasamente coordinadas y sometidas a la continua erosión de los bombarderos aliados, estaban formados 316 Squadron aliados, que sobre toda el área mediterránea aseguraban a los angloamericanos una superioridad aplastante. De estas unidades, 146 eran americanas, 118 de la RAF (con la contribución de unidades australianas, griegas, yugoslavas, canadienses, polacas, sudafricanas y de Rhodesia), cinco de la aviación británica de marina y dos francesas, para un total de más de 4000 aviones eficientes.

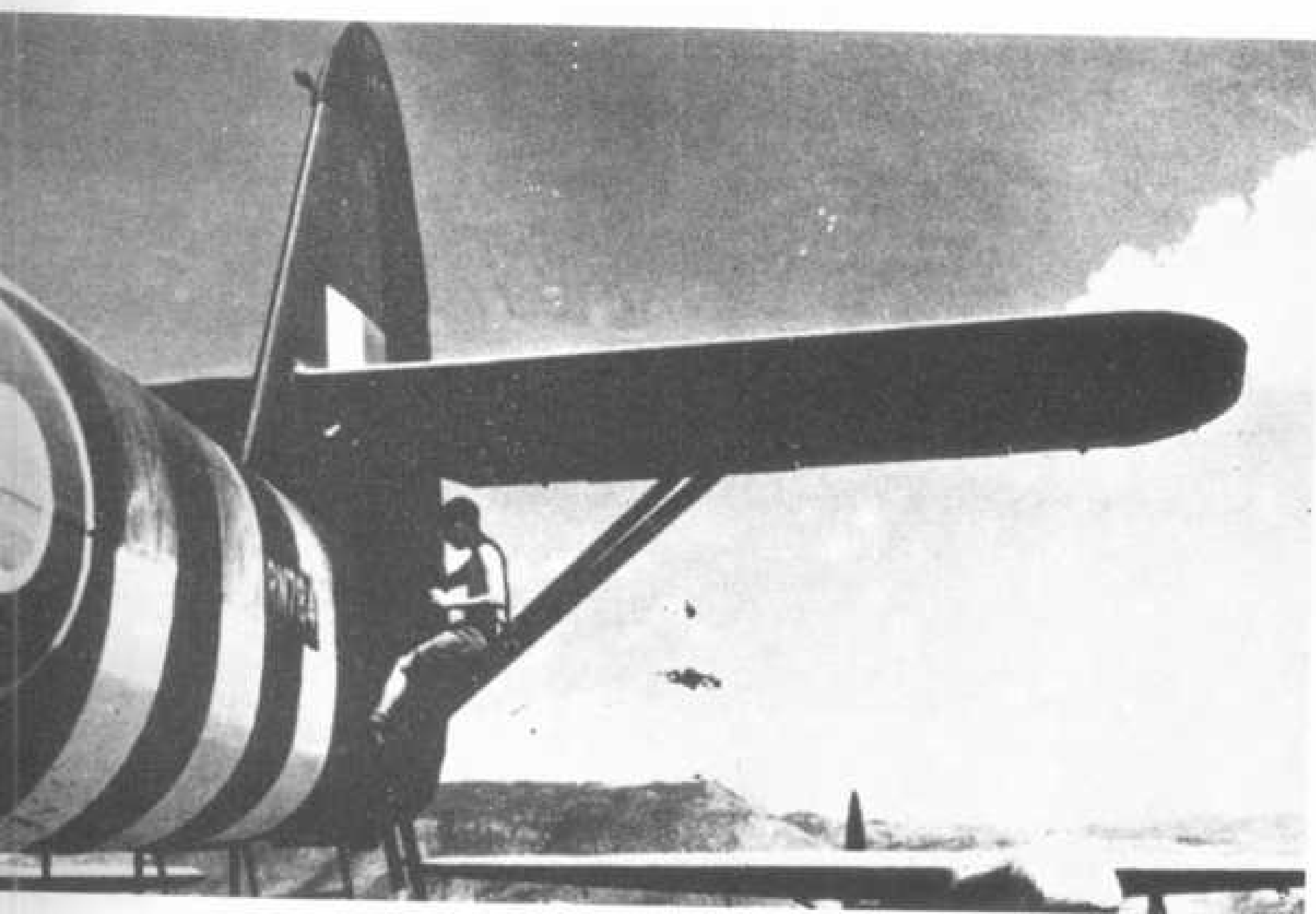
Pantelaria y Lampedusa

El primer paso para la conquista de Sicilia se llevó a cabo con la ocupación de las dos pequeñas islas de Lampedusa y Pantelaria. Esta última, especialmente, constituía una espina en el flanco de los Aliados, tanto es así que en los ambientes del Eje era definida la "anti-Malta". Los italianos habían trasformado Pantelaria en una auténtica fortaleza sobre el mar, construyendo allí (aunque con una notable improvisación técnica) muchos puestos horadados en la roca con más de cuarenta baterías costeras (pero con armamento no igual al nú-









En orden descendente: Curtiss P-40 "Kittyhawks" del 112 Squadron en crucero de protección sobre las costas de Sicilia durante los desembarcos aliados (I.W.M.). Panorámica de una zona de desembarco durante la operación "Husky" para la ocupación de Sicilia por parte de los aliados. En el campo de Sciacca (Agrigento), poco antes del desembarco aliado, algunos caza de la Real Aeronáutica. En primer plano, un Bf. 109G del 150 Grupo, luego M.C.200 y M.C.202 (Aeronáutica Militar Italiana). Antes de la partida para el desembarco en Sicilia, algunos planeadores ingleses Horsa. Obsérvense las franjas blancas y negras especiales pintadas en los planeadores para facilitar su identificación por parte de los aviones aliados (I.W.M.)

mero, como potencia de fuego); además, se había construido allí un campo de aviación con un hangar en una caverna resguardada de todo tipo de ofensiva, tanto desde el mar como desde el aire, en el cual podían guarecerse diversos caza y bombarderos. En Pantelaria quedaban en total cuatro Macchi 202. Destruido el radar de la isla, el Comando Aéreo de Sicilia propuso retirar los caza, pero Roma se opuso y los aviones se perdierón.

Los Aliados —sobreestimando la real situación de las defensas de la isla— consideraban que Pantelaria demostraría ser un hueso muy duro y no sabían cómo apoderarse de ella. En efecto, allí no se podían lanzar paracaidistas por la naturaleza rocosa e inaccesible del terreno y también por la reducida superficie, que expondría a las tropas al fuego de los defensores sin ninguna posibilidad de reparo. En consecuencia, decidieron quebrar la resistencia de la guarnición (aproximadamente 12000 hombres comandados por un almirante) con una serie de bombardeos aéreos que comenzaron el 18 de mayo. En veinte días se lanzaron sobre la isla, de sólo 14 km de longitud, casi 7000 toneladas de bombas. El 11 de junio, el almirante Pavesi, comandante de la guarnición, se rindió estando próximo al agotamiento las provisiones de víveres y, sobre todo, de agua (elemento inexistente en la isla, que debía ser llevado por buques cisternas). Ese mismo día, la infantería de marina inglesa ocupó Pantelaria y, en los dos días siguientes, la isla de Lampedusa y de Linosa.

Una gran impresión provocó el hecho de que la fortaleza italiana en el canal de Sicilia hubiese sido obligada a capitular debido a los efectos de los bombardeos aéreos. Para los Aliados, la posesión del aeropuerto de Pantelaria fue valiosa a los fines del desembarco en Sicilia, dado que permitía llevar cerca de la zona de combates a los caza terrestres provistos de un limitado alcance. En cuanto a la rendición de Lampedusa, debe decirse que se produjo de un modo que testimoniaba la dispersión ya en marcha en las fuerzas armadas italianas. Un Swordfish, por agotamiento de combustible se vio obligado a un aterrizaje de emergencia en la isla y el piloto, que creía que terminaría prisionero, tuvo la sorpresa de ver aparecer delante de sí al comandante de la guarnición que le presentaba la rendición.

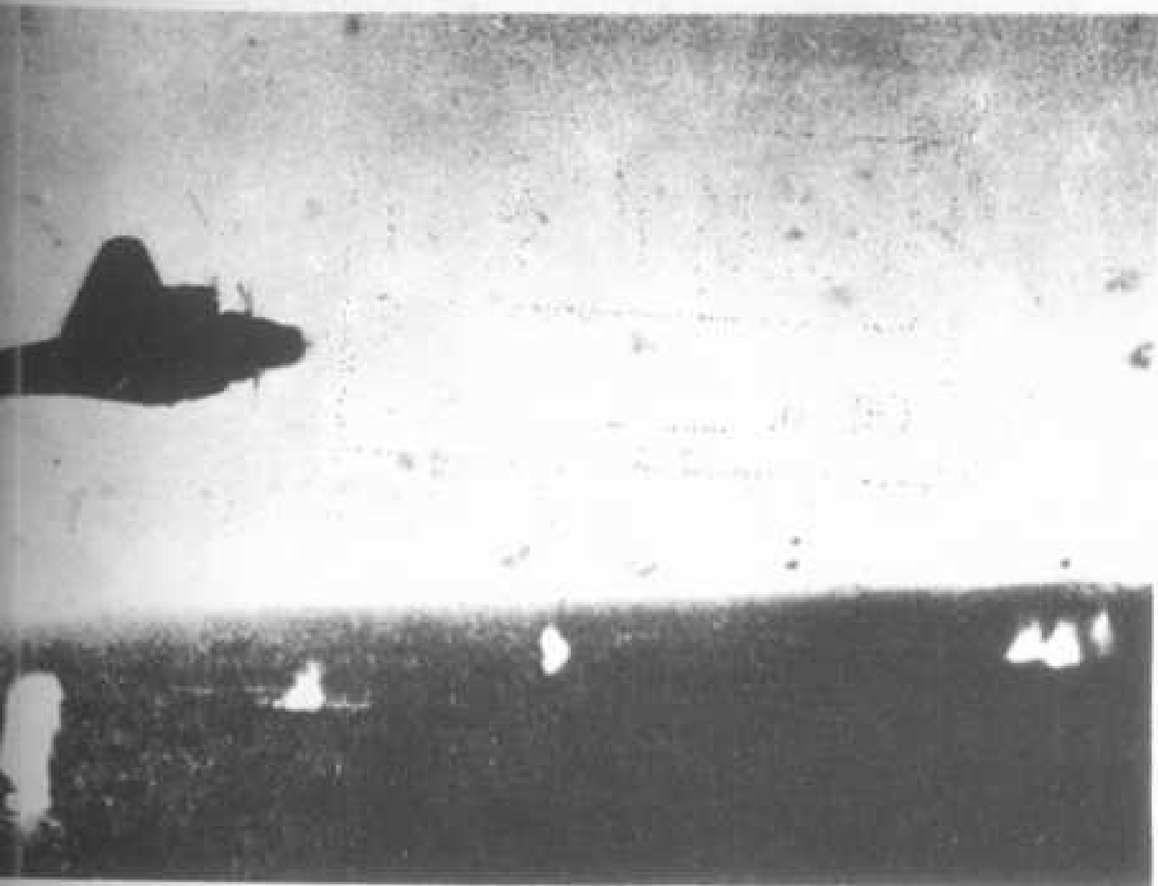
El desembarco en Sicilia

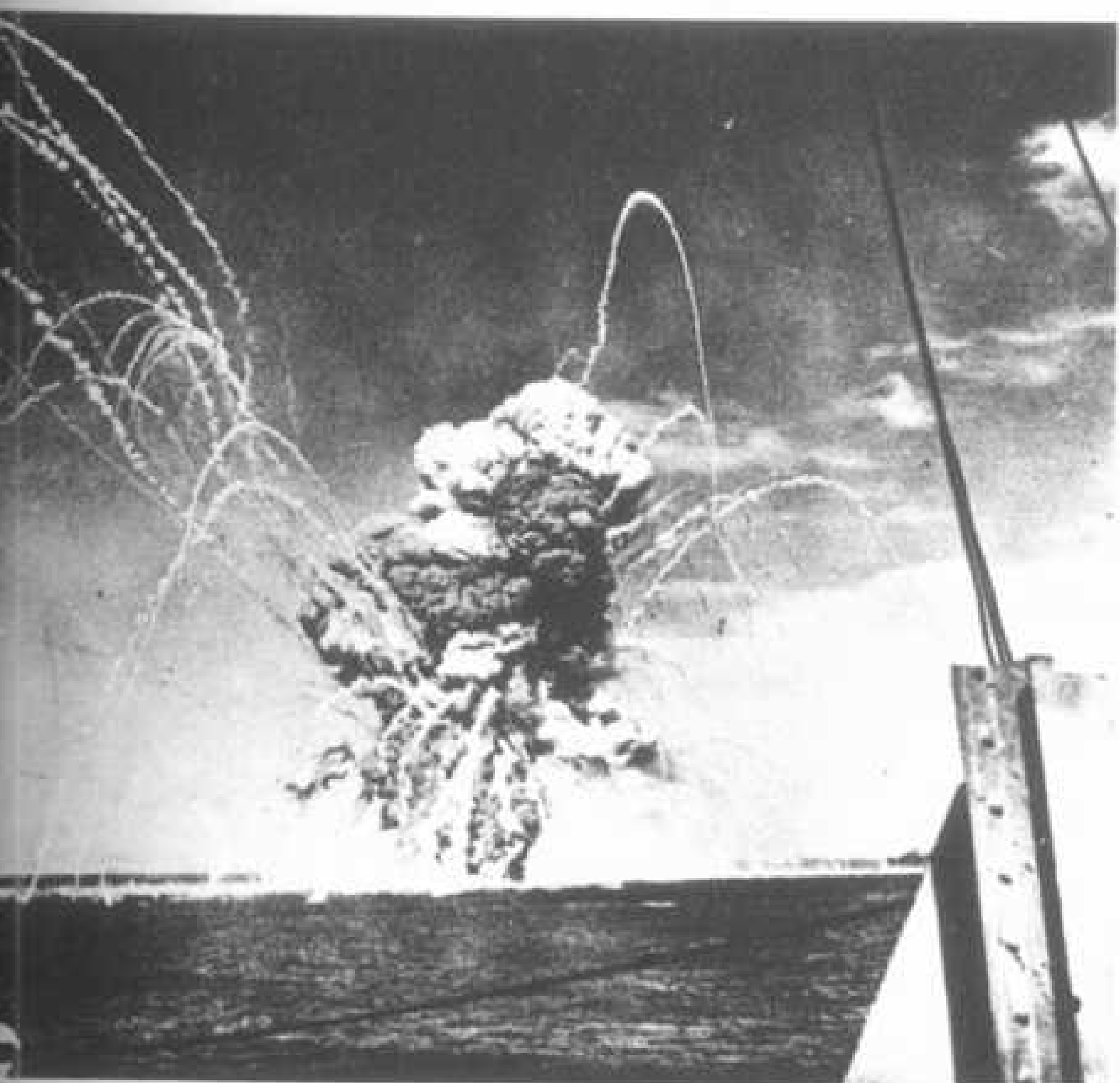
La gran fuerza anfibia de los aliados, que comprendía más de 3000 naves de todos los tipos, entre las cuales dos portaaviones ingleses, se presentó ante las costas sicilianas el 9 de julio. La operación había sido denominada en código "Husky": las fuerzas aéreas asignadas a tal empresa eran ingentes y comprendían de 4000 a 5000 aviones. Los caza decolaban desde las bases de Malta, de Pantelaria y de Túnez; además, en pocos días los americanos, valiéndose de sus extraordinarios medios técnicos, habían construido otro aeropuerto para los caza en la islita de Gozo, del grupo de Malta. Desde las bases de Libia y Argelia decolaban los bombarderos medianos y pesados y, de las de Egipto, los pesados.

Sicilia estaba defendida por fuerzas terrestres importantes, por lo menos por parte italiana, pero pobres en armamento moderno y carentes de cañones antiaéreos. Pero el Eje carecía, sobre todo, de aviones. Italianos y alemanes podían disponer, en total, poco más de un tercio de los aviones aliados. También debe decirse que, a partir de mayo, los aliados habían comenzado una serie de bombardeos masivos no sólo sobre las bases de Sicilia, sino también sobre los aeropuertos de Cerdeña, Córcega y de Italia meridional, desde donde podían partir aviones ítalo-alemanes para resistir el desembarco. Además, una ingente fuerza aeronaval había sido encargada de vigilar estrictamente Taranto y los puertos de la Pulla, para impedir cualquier salida de la flota italiana. La destrucción de las bases había obligado a algunas unidades de caza a trasladarse a pequeñas franjas de terreno, o, directamente, a las playas.

La lucha por la isla

La operación "Husky" preveía no sólo el desembarco desde el mar sino también desde el aire. Con este fin, los ingleses habían programado el envío a la isla de 137 planeadores, remolcados principalmente por bimotores americanos C-47 "Dakota", que llevaban 1600 hombres de la primera brigada aerotrasportada. Por su parte, los americanos habían predispuesto el envío de la 82a. División de paracaidistas (2700 hombres, en 226 aviones C-47). La tarea de los paracaidistas y de las tropas aero-







En orden descendente: en las operaciones en Sicilia siguieron siendo empleados por los italianos los pocos P-108 de la Escuadrilla de Bombardeo de Gran Alcance. Después de incursiones sobre Gibraltar y el norte de África, la cantidad de los aparatos de la unidad había disminuido considerablemente. Aquí un P-108 en acción contra unidades aliadas. Delante de las costas orientales de Sicilia, la espectacular explosión de una nave americana alcanzada por los aviones de ataque italianos Re.2002 de la 5a. Ala. No obstante la superioridad aliada, los alemanes emplearon en gran escala los trasportes aéreos. He aquí un planeador Gothe 242 remolcado por un Ju.52. Más abajo, a la derecha: en Capua, Re.2005 de la 362a. Escuadrilla del 22 Grupo. La unidad fue enviada a Catania después del desembarco aliado (A.M.I.)

trasportadas era interrumpir las principales vías de comunicación a espaldas de la zona de desembarco.

En realidad, el desembarco aéreo se convirtió en un fracaso, a pesar de la impecable organización logística. Los pilotos ingleses desengancharon los planeadores muy pronto y alrededor de la mitad de éstos se perdió en el mar; sólo uno llegó al objetivo asignado. También los paracaidistas americanos de la 82a. División sufrieron los efectos del escaso adiestramiento de sus pilotos que, además, perdieron totalmente el control de los nervios apenas fueron hechos objeto del fuego antiaéreo ítalo-alemán. En consecuencia, los paracaidistas fueron dispersados en un radio de más de 100 km y se necesitó más de una semana para que llegasen a los puntos de reunión. Entre otras cosas, los alemanes capturaron la nueva arma secreta de los paracaidistas americanos, el tubo lanzacohetes antitanque, luego conocido universalmente con el nombre de "bazooka".

Trágico error

El desembarco tuvo, desde un principio, alternadas vicisitudes y, en un determinado momento, pareció directamente que la división acorazada alemana "Hermann Goering" lograría volver a arrojar al mar a los americanos en Gela (es más, parece, y todavía el episodio es objeto de discusiones, que los americanos le habían dado la orden a las tropas de reembarcarse inmediatamente). De todos modos, el ataque fue desbaratado "in extremis" con las artillerías de la flota y el apoyo aéreo y se pudo consolidar el desembarco. Entre tanto, el 11 de julio hubo otro trágico error de los paracaidistas americanos, cuando el 504 Regimiento trasportado por 144 C-47 fue enviado a reforzar las líneas de la 1a. División americana. Los aviones sobrevolaron el trecho de costa atestado de naves americanas que recién habían sufrido un ataque de Ju.88 alemanes y la antiaérea aliada, al no reconocer sus propios aviones, abrió un fuego mortífero sobre los C-47, derribando más de un cuarto de éstos. La intervención de los paracaidistas fue descompaginada.

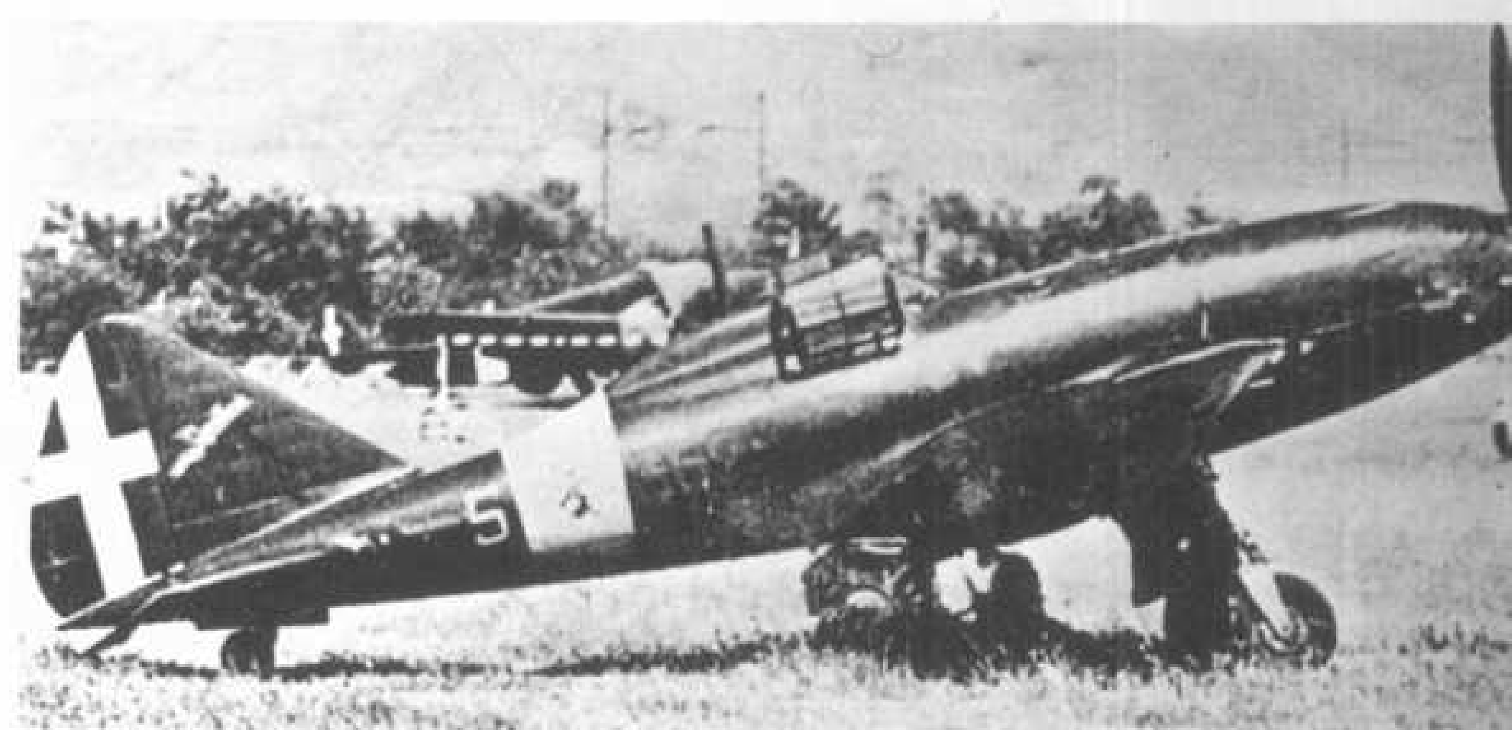
En cambio, tuvo otro resultado la entrada en acción de la 1a. División de paracaidistas alemana, con asiento en el sur de Francia. Destinada a intervenir de urgencia en Sicilia, el 13 de julio la división lanzó su 1º Regimiento sobre el aeropuerto de Catania y, posteriormente, artillería autopropulsada, cañones antitanque, municiones y material de ingenieros fueron trasportados con los omnipresentes Ju.52 y grandes aviones de carga, los Me.323 de seis motores y los planeadores de trasporte Go.242. El Me.323 en particular tenía una extraordinaria capacidad de carga, pudiendo albergar en su amplio depósito dos cañones semovientes o bien hasta 200 hombres de tropa totalmente equipados.

Muchos de los aviones y de los materiales de los alemanes fueron destruidos, sin embargo, en tierra por los aviones aliados; tampoco todos los aterrizajes se desarrollaron con la regularidad deseada dado que, para suplir la deficiencia de los trimotores de trasporte Ju.52, los alemanes usaron para el lanzamiento de paracaidistas inclusive bimotores de bombardeo He.111 adaptados.

Siempre hablando de paracaidistas, los combates en Sicilia contaron también con el lanzamiento, el 13 de julio, de la I Brigada de paracaidistas británica, destinada a conquistar el importante puente sobre el Simeto en la llanura de Catania. Llegando desde Augusta, los aviones y los planeadores de los británicos fueron confundidos con alemanes desde la flota aliada y fueron objeto de un violento fuego antiaéreo que derribó muchísimos de éstos sobre el mar. Después sobrevino la reacción alemana, también mortífera para los paracaidistas, pero finalmente un pequeño grupo de éstos logró conquistar y mantener el puente.

Sicilia es conquistada

El 9 de agosto de 1943, Hitler autorizaba al comandante de las tropas alemanas en Italia, mariscal Kesselring, a hacer evacuar Sicilia. Los restos de las fuerzas alemanas e italianas se encaminaron pues hacia Messina, la puerta del estrecho homónimo, donde la distancia entre la isla y el continente supera apenas los tres kilómetros. Los aliados habían previsto obstaculizar la retirada de las tropas del Eje con ataques aéreos sobre el puerto de Messina, pero de día la defensa antiaérea era tan aguerrida que sólo se podían efectuar bombardeos de muchísima altura, escasamente eficaces. Por lo tanto, el ataque ininterrumpido del puerto de Messina se confió a los Wellington de la RAF que, en el último









Un caza de fabricación francesa Dewoitine D.520 (izquierda, arriba) utilizado por la aviación italiana, capturado en el campo de Reggio de Calabria por tropas canadienses en setiembre de 1943. Izquierda, abajo: uno de los primeros caza Fiat G.55 entregados a la Real Aeronáutica en el verano de 1943 (A.M.I.). Más abajo: decolaje desde un aeropuerto maltés de un Baltimore del 223 Squadron inglés (Archivo Coggi). A la derecha: la terrible explosión del acorazado italiano Roma, alcanzado por una bomba alemana radiodirigida el 9 de setiembre de 1943 lejos de las costas de Córcega (Archivo Palazzi)

período de la campaña, efectuaron un promedio de 85 misiones por noche sobre la ciudad. No obstante esto, los alemanes lograron llevarse de allí más de 60000 soldados con sus medios. El 16 de agosto, con el ingreso de las tropas aliadas en Messina, la campaña de Sicilia concluía.

La superioridad aérea angloamericana (la participación había sido en un 55 por ciento americana y, en lo restante, británica y de los demás aliados) había determinado, sin duda, el rápido desbaratamiento del sistema defensivo del Eje. Las cifras finales más dignas de consideración de las que se disponen, indican que los italianos y los alemanes perdieron en la isla toda su fuerza aérea, consistente en 1840 aviones, de los cuales 740 fueron derribados en el aire y 1100 (500 italianos y 600 alemanes) destruidos en tierra. En efecto, los bombardeos aliados sobre la gran cantidad de aeropuertos sicilianos se sucedieron sin tregua y, a medida que los aviones del Eje estaban obligados a aterrizar para reabastecerse, eran atacados en tierra. Las pérdidas de los aliados fueron mucho menores, estimadas en poco más de 400 aviones (incluidos también los que fueron derribados en los meses de mayo y junio durante los bombardeos preparatorios de la invasión).

Mientras los combates en Sicilia se encaminaban hacia el epílogo, graves sucesos estaban madurando en Italia. La ofensiva aérea aliada se trasladaba hacia el norte a lo largo de la península para bloquear un movimiento de los ejércitos enemigos. El 19 de julio, precisamente mientras en las cercanías de Feltre estaba llegando a su culminación un encuentro entre Mussolini y Hitler para discutir la grave situación, formaciones compactas de cuatrimotores americanos habían bombardeado las estaciones ferroviarias de Roma, pero con una precisión bastante discutible y causando muchas víctimas entre la población civil. Mussolini regresó inmediatamente en vuelo a la capital, mientras aún se elevaban las llamas y el humo de los incendios provocados por las bombas; allí se encontró con una gravísima situación y la moral de sus colaboradores minada. Seis días más tarde, en la famosa sesión del Gran Consejo del 25 de julio era acusado, obligado a dimitir y, posteriormente, arrestado por orden del rey, Vittorio Emanuele III.

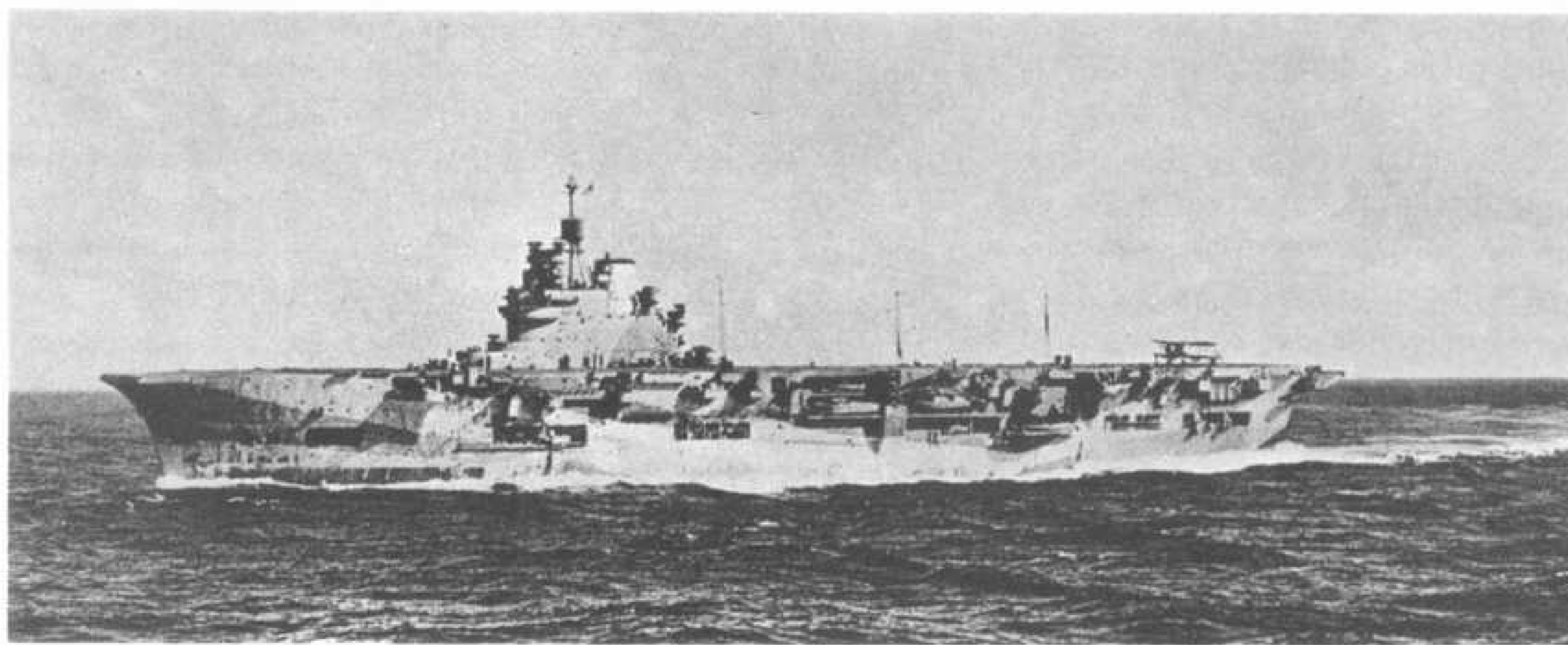
El 8 de setiembre

Dado que la estrategia sostenida por los ingleses, de atacar violentamente Italia para acelerar su derrota, estaba dando sus frutos, los Aliados decidieron continuar la invasión desembarcando en la península. Se estableció predisponer el desembarco en Calabria, Taranto, la Pulla y, posteriormente más al norte, en la zona comprendida entre Salerno y Nápoles. Sin embargo, las fuerzas disponibles para esta invasión de la península resultaban inferiores a las puestas en el campo para el desembarco en Sicilia, dado que se comenzaban a concentrar los medios considerados necesarios para el desembarco en Francia. Mientras tanto, se desarrollaba una serie de contactos entre el Mariscal Badoglio, que el Rey había puesto a cargo del gobierno italiano, y los Aliados, para acelerar la salida de Italia de la guerra.

Los americanos y los ingleses influían fuertemente sobre esta decisión, intensificando los bombardeos aéreos contra las comunicaciones camineras y ferroviarias italianas, pero también —y en forma sangrienta— contra las grandes ciudades. El fin era el de persuadir a los italianos acerca de la imposibilidad de continuar las operaciones militares y hacer que los alemanes abandonaran la idea de defender a Italia. En efecto, los



Un cuatrimotor de trasporte Ju.90 (abajo) convertido en blanco de un ataque por parte de bimotores B-26 "Marauder" ingleses cerca de las costas corsas. El avión fue derribado (I.W.M.).
Más abajo: Spitfire de varias versiones pertenecientes al 243 Squadron inglés en una de las franjas que fueron preparadas en la zona del desembarco desde el 12 de setiembre de 1943 (I.W.M.).
A la derecha: el portaaviones de escolta Unicorn que, junto con los ingleses Attacker, Battler, Hunter y Stalker, apoyó el desembarco de Salerno con los Seafire (I.W.M



italianos estaban firmemente convencidos de la inutilidad de la lucha y de que las simpatías del pueblo se inclinaban indudablemente por los aliados, sus enemigos, pero no por los alemanes, sus aliados. Los violentos bombardeos que sufrieron Turín, Génova y Milán en agosto de 1943, tuvieron, en consecuencia, una utilidad bélica y política prácticamente nula y sólo lograron aumentar la cantidad de víctimas de los





bombardeos terroristas. Se estima que solamente en el período trascurrido entre el 18 de agosto y el 2 de setiembre de 1943, los bombarderos aliados efectuaron no menos de 4500 misiones de este tipo, lanzando miles de toneladas de bombas y devastando gran parte de Italia.

Dado que las gestiones para el armisticio procedían rápidamente, el 2 de setiembre los bombardeos fueron prácticamente suspendidos, y se llegó a acuerdos con el gobierno italiano para la capitulación. El 3 de setiembre, finalmente, y siempre bajo un poderoso paraguas aéreo, elementos del VIII Ejército británico cruzaron el estrecho de Messina atracando en Calabria, mientras que otros contingentes americanos e ingleses desembarcaban en la Pulla y la Basilicata.

Algunos días después —el 8 de setiembre— Italia anunció la rendición sin condiciones, precisamente mientras los americanos se preparaban para lanzar otro importante desembarco (operación "Avalanche") en la llanura de Salerno.

Se presuponía que los italianos reaccionarían con sus armas contra los alemanes, asegurándose la posesión de las bases aéreas y facilitando la llegada de los Aliados. En particular, se había previsto que un regimiento de paracaidistas fuese lanzado en los alrededores de Roma para colaborar con las tropas italianas en la defensa de los aeropuertos de la capital.

Sin embargo, los acontecimientos de ese período todavía no se conocen perfectamente: lo único que está claro es que la intervención de los paracaidistas fue anulada de manera confusa después de que 62 C-47 ya habían decolado y, faltando el apoyo americano, sólo una parte de las tropas italianas intentó defender la capital que, el 10 de setiembre, era ocupada por los alemanes. También en el resto de Italia las tropas alemanas vencían a sus ex aliados sin excesiva dificultad, por lo cual, aquello que debería ser uno de los objetivos fundamentales de la estrategia aliada —ocupar Italia sin combatir— demostraba estar equivocado. De este modo, comenzaba una serie de combates, a veces muy duros, que causarían muchos lutos y destrucciones a la península y que concluirían sólo en abril de 1945 con la derrota definitiva de Alemania. Según las órdenes recibidas, más de 400 aviones italianos se trasladaban al sur entregándose a los Aliados. Constituirían el núcleo para la reconstitución de la aviación italiana.

Las bombas radiodirigidas

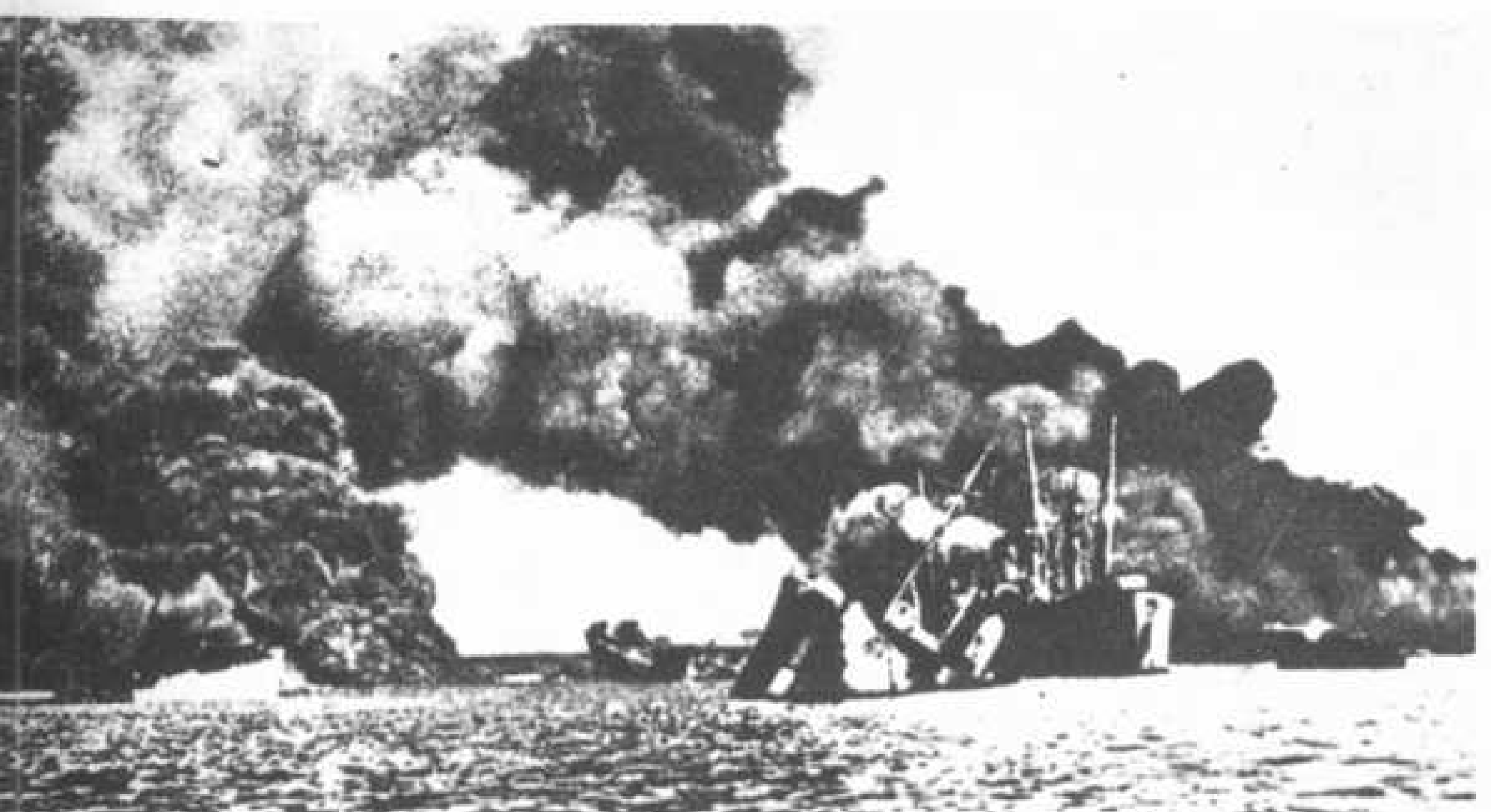
El 8 de setiembre de 1943 se verificaron pues, muchos acontecimientos concomitantes: el cese de las hostilidades por parte de los italianos; la sustitución de los italianos por los alemanes, en la defensa de la península; el desembarco angloamericano en Salerno. Las exclamaciones de júbilo con las cuales los infantes americanos habían recibido —a bordo de sus naves en ruta hacia Salerno— la noticia de que Italia había capitulado, se trasformaron en una sangrienta desilusión el mismo día, cuando las ametralladoras y los cañones alemanes, diseminados por centenares a lo largo de la costa, abrieron fuego inesperadamente. Durante la operación "Avalanche" sucedió algo similar a lo que había sucedido en Gela, dado que los americanos estuvieron a punto de ser arrojados nuevamente al mar por una infiltración de tanques alemanes. Los blindados fueron detenidos a dos kilómetros de la cabecera de desembarco por el fuego desesperado de una batería de cañones antiaéreos utilizada con el alza a cero, mientras que desde el mar las naves de combate lanzaban, con el apoyo de la aviación, una tempestad de disparos sobre los puestos de los defensores.

También en Salerno la aviación aliada, siempre numéricamente superior que la Luftwaffe, no demoró en asegurarse el predominio del aire. Cuando la situación, a pesar de la superioridad aérea y el apoyo de fuego de la flota, estaba haciendo considerar realmente la eventualidad del reembarco, los Aliados efectuaron una serie de movimientos que,



Paracaidistas alemanes (derecha) saludan el decolaje del Fieseler "Storch", que lleva a bordo a Mussolini liberado por los hombres de Otto Skorzeni, que descendieron con planeadores en el campo Emperador, donde el ex jefe del gobierno italiano estaba detenido. Abajo izquierda: B-25 de la 12a. Air Force bombardean puestos alemanes en la costa norte del Volturno. Obsérvese que los dos aviones de la fotografía llevan, respectivamente la nueva y la vieja insignia de la USAAF. La nueva ha sido adoptada a partir de fines de 1943 y tiene una franja blanca a los dos lados de la tradicional estrella. Más abajo: una significativa imagen del violento bombardeo alemán sobre el puerto de Bari el 2 de diciembre, cuando fueron hundidas 17 naves aliadas





gradualmente, hicieron inclinar la balanza de su parte. En una sola noche, el contingente en la cabecera de desembarco mantenida por los americanos fue aumentado con el lanzamiento acertado de un regimiento completo de paracaidistas, trasportados por los habituales C-47. Inmediatamente después, y cuando un breve alargamiento de las cabeceras de desembarco lo permitió, se prepararon en las playas, franjas de aterrizaje realizadas con elementos metálicos prefabricados, livianos y resistentes (las famosas grillas perforadas), que permitían el decolaje con plena carga de los aviones. De este modo, se enviaron a Salerno unidades de Spitfire y Mustang que, en continuas salidas, funcionaron como auténtica artillería volante. Por último, un batallón americano de paracaidistas fue lanzado en la zona de Avellino para acciones de sabotaje contra el tráfico y el sistema de trasportes de los alemanes.

La Luftwaffe hizo registrar intervenciones menos firmes de lo que se había previsto, pero sólo porque los comandos germanos preferían aprovechar la velocidad de los Focke Wulf 190 para ataques contra la flota aliada. A los veloces cazabombarderos se agregaron las insidiosas avanzadas de los Dornier Do.217 provistos de bombas de autopropulsión teledirigidas.

La Luftwaffe usó intensamente los nuevos instrumentos, precursores de los misiles dirigidos de la actualidad, causando graves daños a muchas naves americanas e inglesas, entre las cuales se encontraban dos acorazados. La rapidez de los ataques efectuados por bombarderos aislados y la insidia de estas veloces bombas radiodirigidas, le aseguraron grandes éxitos a la Luftwaffe, aunque la escasez de los medios empleados no permitió la obtención de resultados decisivos. Sin duda, el resultado más importante se obtuvo el 9 de setiembre, cuando el acorazado italiano Roma, la más moderna unidad de su clase, fue atacada y hundida por dos bombas SD 1400, mientras que el resto de la escuadra italiana seguía rumbo hacia Malta para entregarse a los ingleses. El hundimiento fue obra de los Dornier Do.217K-2 del III gruppe, 100 KG, que había decolado desde Provenza.

Nace la XV fuerza aérea americana

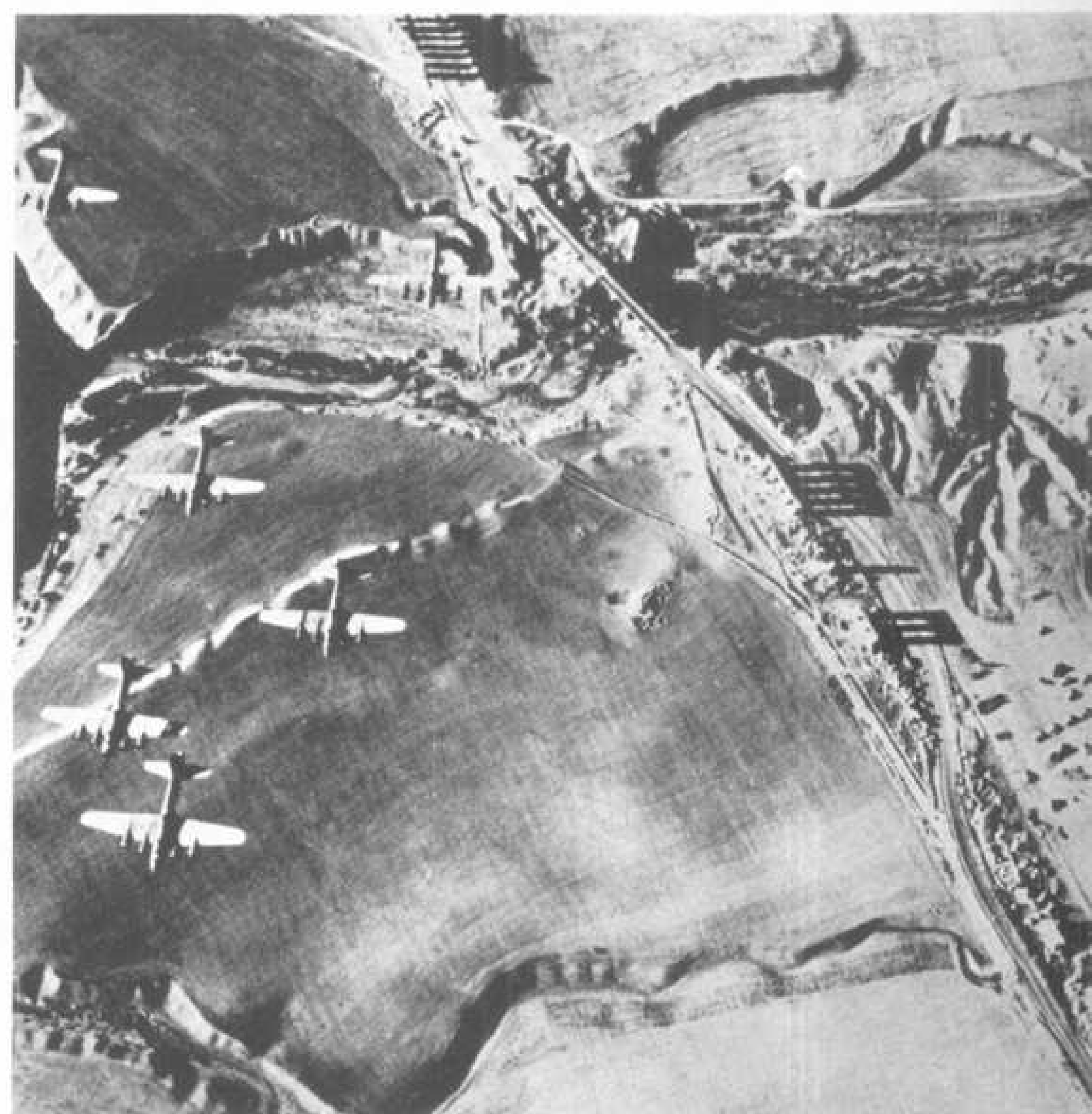
Después de Salerno, después de la conquista de Nápoles (1º de octubre de 1943), después de la liberación de Córcega de los alemanes (6 de octubre), la campaña de Italia se estancó bajo Montecassino, teatro de sangrientos combates. La ocupación aliada de Bari y Nápoles no significó para aquellas martirizadas poblaciones el fin de la pesadilla de los bombardeos, porque después de la reactivación de los puertos la Luftwaffe, reuniendo bombarderos de los sectores del Mediterráneo oriental y de Francia, efectuó contra las dos ciudades violentísimos ataques de día y de noche que provocaron enormes daños a las instalaciones y aumentaron considerablemente la cantidad de víctimas civiles y de desamparados. Simultáneamente, los Focke Wulf 190 efectuaron una serie de raids a baja altura contra los aeropuertos aliados, provocando devastaciones y destruyendo muchos aviones en tierra, como en el aeropuerto de Pomigliano d'Arco (Nápoles) donde, entre otras cosas, fue sorprendido en tierra y destruido un Squadron de los nuevos Mosquito de la RAF.

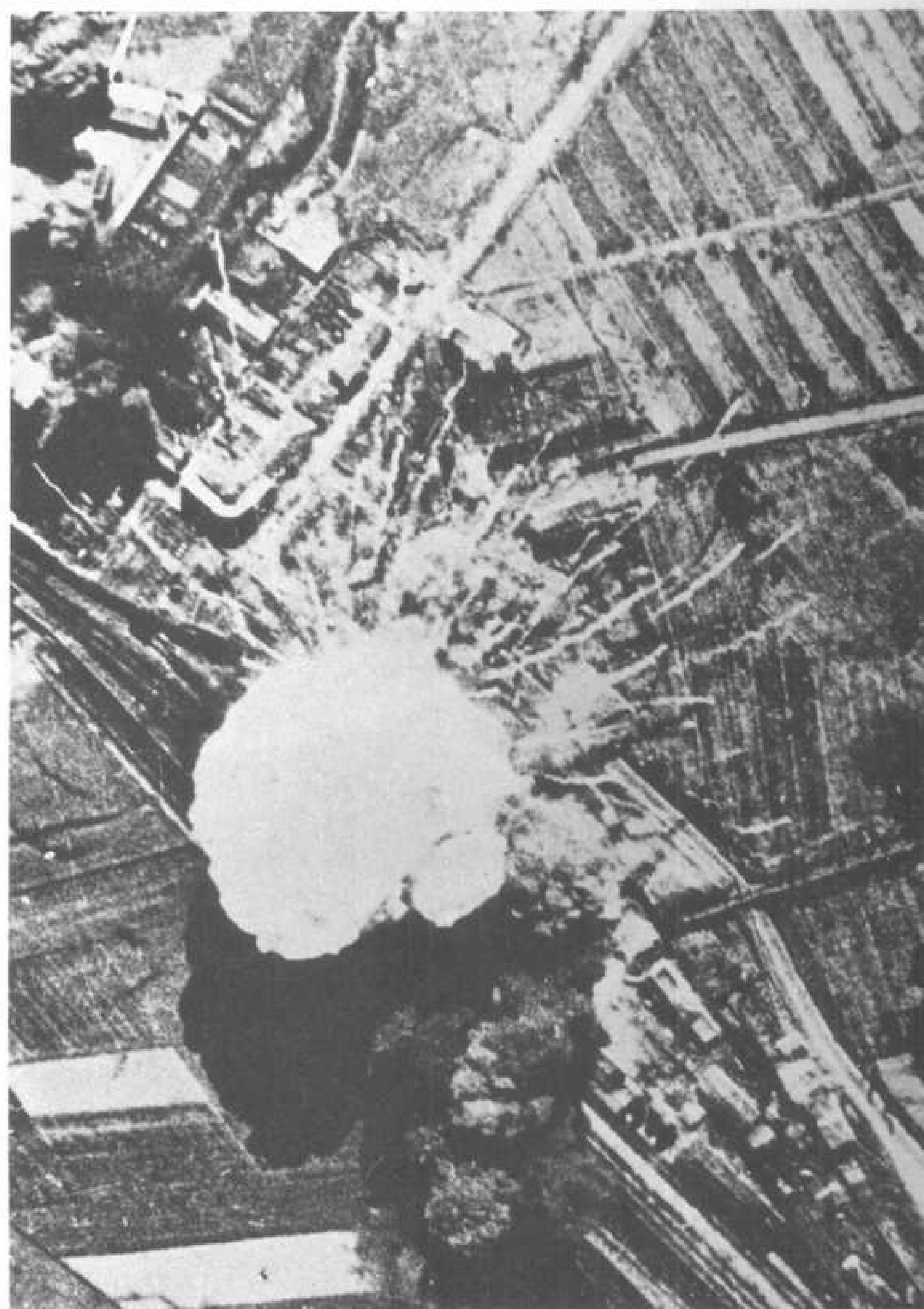
Bloqueados en Cassino el 22 de enero de 1944, los Aliados desembarcaban en Neptuno para poder quebrar la resistencia de los alemanes por la espalda, y se adueñaban del puerto de Anzio donde, en pocas semanas, se registraría un movimiento de naves y mercaderías tan intenso que lo convertirían, durante algunos meses, en el séptimo puerto del mundo. Los aviones de la Luftwaffe efectuaron muchas incursiones sobre Anzio, obteniendo algunos éxitos y hundiendo, además, un crucero americano. También se registraron algunos ataques de aviones torpederos italianos de las unidades que habían quedado al lado de los alemanes, aun después del armisticio.

En esta parte inicial de la campaña de Italia, la aviación aliada obtuvo resultados bastante decepcionantes en el plano táctico, pero de esta experiencia insatisfactoria, los angloamericanos supieron obtener útiles enseñanzas, asignando oficiales de la aeronáutica con funciones de enlace y que actuaran en contacto con las tropas terrestres, como lo habían hecho, además, los alemanes durante las fulminantes campañas iniciales en Polonia y Francia, sobre la base de la experiencia española de la Legión Cóndor.

En el invierno de 1944 se produjo una violenta erupción del Vesubio. En la fotografía de al lado, una formación de B-25 de la 12a. Air Force pasa cerca del volcán, dirigiéndose al frente de Casino (Archivo Apostolo).
Abajo: Fortalezas Volantes americanas sobre el Lacio. Abajo se observan las ruinas de un acueducto romano.
Más abajo: efectos de la operación "Strangle" contra el sistema de reabastecimiento alemán en Italia: un tren explota durante un bombardeo ferroviario de la estación de Orvieto (Terni), en 1944 (Archivo Coggi)







El juego que no resultó

El desembarco en Anzio tuvo como objetivo, aniquilar la defensa alemana en la línea del Garellano, defensa que hallaba su apoyo en el histórico Monte Casino, dominado por la milenaria abadía. En realidad el general Lucas, comandante del contingente que había desembarcado en Anzio, no supo aprovechar la ocasión que se le había presentado de llegar en pocos días hasta las puertas de Roma, cortando las vías de comunicación de los ejércitos alemanes con el Norte y, por lo tanto, obligando a los mismos a retirarse de la línea del Garellano para evitar ser divididos. La indecisión del general Lucas fue fatal para los Aliados, quienes quedaron inmovilizados en la restringida cabecera de puente y con la pesada carga de reabastecerla. Por este motivo, el desembarco en Anzio fue llamado "el juego que no resultó". Churchill, al escribirle al general Alexander se expresaría de este modo: "Yo esperaba lanzar en la playa un gato salvaje y, en cambio, estamos en la orilla con una ballena varada".

De todos modos, el apoyo aéreo a las tropas desembarcadas a poco más de 50 km de Roma fue uno de los más importantes. Además del apoyo directo, la aviación aliada lanzó una violenta ofensiva contra las vías de comunicación de Italia septentrional, de modo que obstaculizara los reabastecimientos alemanes. Esta operación, conocida con el nombre en código de "Strangle", vio entrar en acción 280 Squadron de la aviación aliada del Mediterráneo, confiada al general Eaker (que en enero había sucedido al general Doolittle). La obra de interdicción efectuada por los aviones de Eaker fue minuciosa y, en la práctica, logró paralizar casi totalmente las comunicaciones camineras y ferroviarias en Italia central. Cuando las condiciones climáticas lo permitían, los bombarderos medianos y pesados atacaban ininterrumpidamente estaciones ferroviarias, depósitos, almacenes, cruces de caminos. A esta acción masiva —y, además, bastante dificultosa por las malas condiciones del tiempo en ese período— se sumaron, con resultados muy positivos, las continuas e irritantes incursiones de cazabombarderos que atacaban los objetivos más pequeños y no vacilaban en ametrallar y bombardear con bombas de poco peso no sólo trenes y vehículos en movimiento, sino inclusive peatones y cualquier cosa que se hallase a la vista durante el día. En los meses de la primavera de 1944, toda Italia central y parte de la septentrional se habían convertido en un desierto, donde en las horas de luz no se desarrollaba ningún movimiento al aire libre. Militares y civiles estaban obligados a moverse sólo durante la noche, con todos los inconvenientes y tropiezos en la circulación que derivaban de ello.

Para aflojar la presión, aunque limitada, de la Luftwaffe sobre la cabecera de puente de Anzio la aviación aliada bombardeó fuertemente los campos de aviación de Italia central, aún en poder de los alemanes. El ataque al aeropuerto de Perusa, por ejemplo, privó a la Luftwaffe de una base situada a una hora de vuelo de la zona del desembarco y obligó a Kesselring a concentrar en Anzio aviones provenientes directamente de Italia septentrional o de Francia. Dado que entre los aeropuertos que apoyaban más activamente las operaciones alemanas se hallaban los de Údine, los americanos planificaron una acción combinada que tuvo un notable éxito y que, en su género, constituyó un modelo de organización.

El 30 de enero, una gran fuerza de bombarderos americanos de la 15a. Air Force apuntó sobre esas bases siguiendo una ruta de altura, por lo cual fue interceptada fácilmente por los radares alemanes que dieron la alarma a sus formaciones de caza. Mientras éstos se preparaban para el decolaje para afrontar a los bombarderos, con un perfecto sincronismo cayó sobre los aeropuertos de Údine una gran formación de caza americanos P-47 "Thunderbolt", alcanzando a los caza alemanes que apenas habían decolado o que, directamente, estaban todavía en la corrida. Los P-47 habían efectuado un amplio giro volando sobre las costas de Yugoslavia y cruzando luego el Adriático a pocos metros de la superficie líquida, de manera que el radar no pudiese descubrirlos.



En el violento combate que siguió fueron derribados o destruidos en tierra 40 caza alemanes, contra la pérdida de sólo tres caza americanos. Luego, cuando la amenaza de la reacción alemana había sido eliminada, los bombarderos atacaron los aeropuertos desenganchando allí nada menos que 29000 bombas de poco peso y destruyendo en tierra otros 100 aviones de la Luftwaffe que perdió así, en ese día, 140 aviones. Una pérdida realmente insostenible en ese momento en el cual, para poder hacer frente a los pedidos que llegaban desde el frente de Anzio, se habían hecho traer de Francia septentrional, Grecia y Creta casi 200 bombarderos.

Bombas sobre Casino

Pero las intervenciones con mayor cantidad de aviones de las formaciones aéreas aliadas tuvieron lugar en Casino. En la mañana del 15 de febrero de 1944, 254 bombarderos medianos y pesados llegaron sobre la histórica abadía: una formación de B-17 había llegado directamente desde Inglaterra. En total, los 254 aviones desengancharon 576 toneladas de bombas, destruyendo la abadía (y sin obtener, sin embargo, otro resultado que el de permitir a los defensores, los paracaidistas de la 1a. división alemana que siempre se habían mantenido alejados del monasterio por orden de Kesselring, que se afirmaran defendiéndose entre las ruinas). Los ataques terrestres lanzados después del bombardeo de la abadía no obtuvieron el resultado esperado; es más, algunas semanas después, unidades indias quedaron bloqueadas en una de las alturas y los Aliados debieron reabastecerlas con aviones A-36, que efectuaron 154 misiones lanzando contenedores colgados de los paracaídas. Sólo una parte de éstos cayó bastante cerca de los soldados indios como para permitir su recuperación.

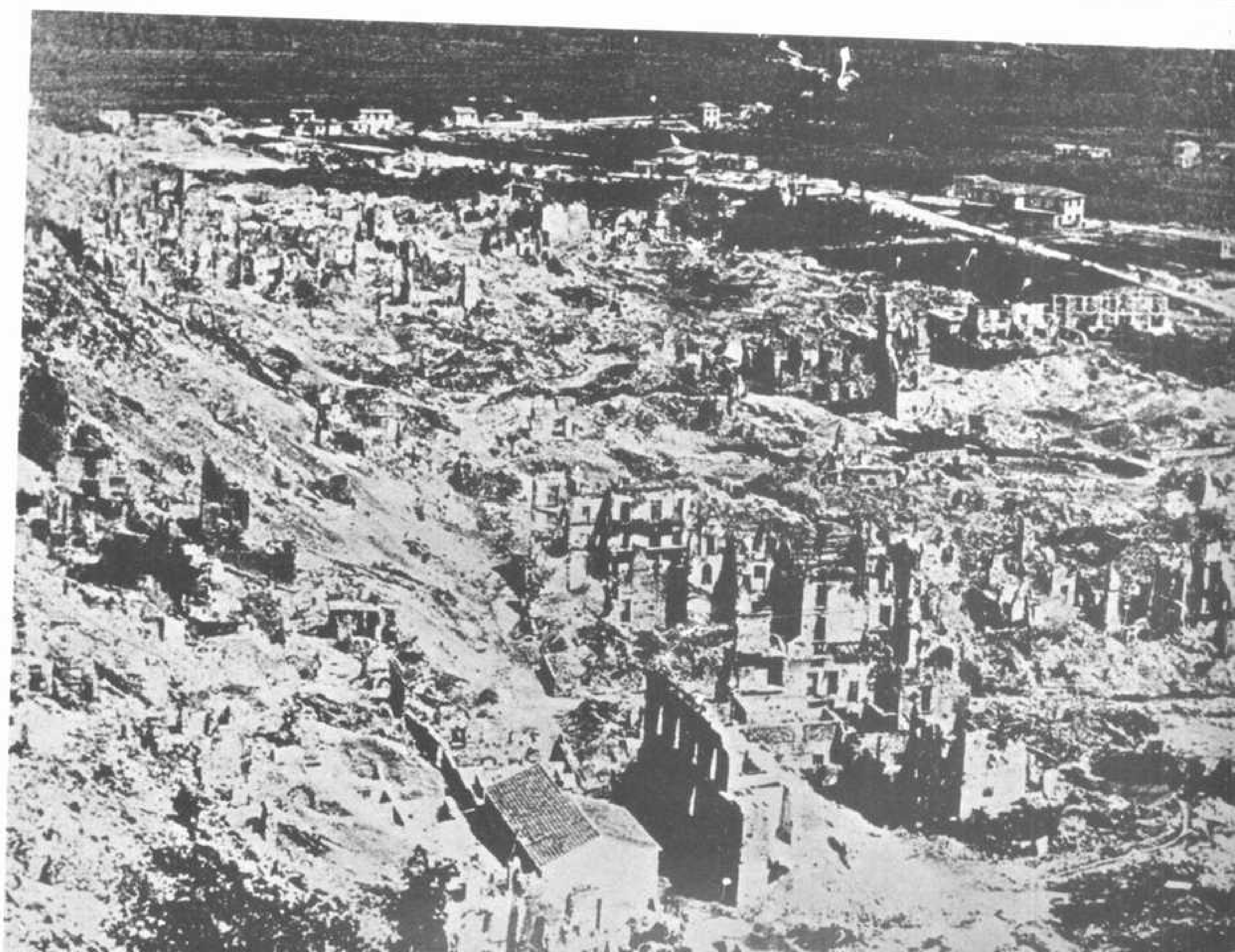
Otro bombardeo masivo fue el que se efectuó el 14 de marzo sobre la ciudad de Casino, para desalojar a los paracaidistas alemanes. En la acción participaron 475 bombarderos, que lanzaron mil toneladas de bombas sobre un centro habitado con una longitud de menos de un kilómetro y medio y 400 m de ancho. Sólo la mitad de las bombas cayeron en el perímetro del objetivo, pero la ciudad de Casino fue totalmente arrasada. Debe destacarse que, a pesar de la lluvia de bombas sobre los aparejos defensivos, en las semanas siguientes a la incursión las tropas aliadas debieron desalojar igualmente a sus enemigos uno por uno, combatiendo en dura lucha entre los escombros de la pequeña ciudad. Casino confirmó la inutilidad de los bombardeos pesados en el campo táctico que, provocando en las ciudades la acumulación de enormes cantidades de escombros, impedían la maniobra de los medios acorazados lanzados a la conquista del centro.

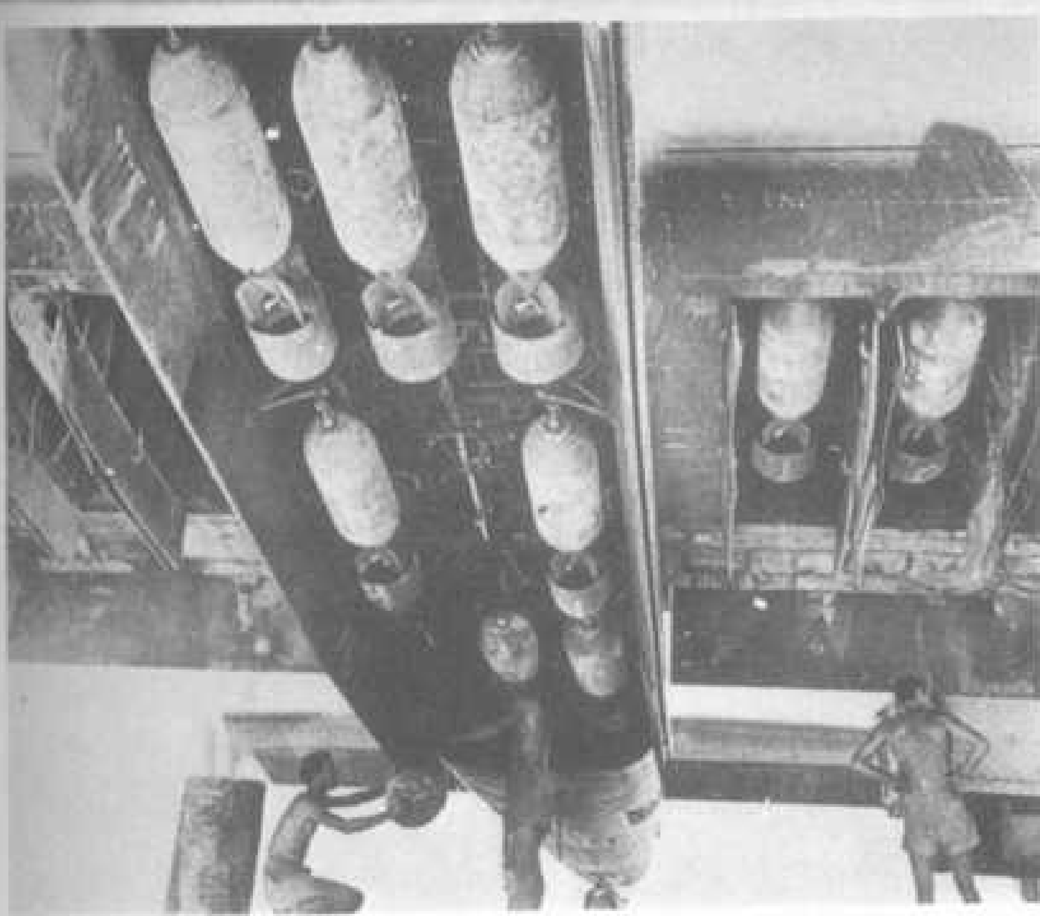
Jaque en el Egeo

Después del armisticio italiano, el Estado Mayor inglés se preocupó por crear una cabecera de puente en el Mediterráneo oriental aún bajo control alemán, enviando contingentes de tropas en apoyo de las guarniciones italianas que ocupaban las islas del Egeo. Se había renunciado a una acción sobre Creta porque ésta, muy bien defendida, reque-

Desde 1944, junto a las unidades de caza alemanas operaron también algunas escuadrillas de caza italianas con las insignias de la "República Social". Arriba, un C.205 italiano volando sobre los Alpes con un Bf.109G germano (Bundesarchiv, Koblenz).
Abajo: algunos pilotos aliados, alertados por la alarma de un refugio subterráneo en la estrecha cabecera de puente de Anzio, corren hacia sus aviones esparcidos en una pista improvisada (Imperial War Museum).
Más abajo: los efectos del terrible bombardeo aliado sobre la pequeña ciudad de Casino, en 1944 (Archivo Palazzi)







Bombas en los compartimientos de un cuatrimotor Halifax (izquierda,arriba) del 462 Squadron australiano, empleado en diciembre de 1943 desde las bases de Medio Oriente a orillas del Egeo. Izquierda, abajo: Bf. 109G-5 de la 7a. Staffel, III Gruppe 27 Jagdgeschwader, volando sobre el archipiélago griego a fines de 1943 (Bundesarchiv, Koblenz).
Abajo, derecha: atacado por un Beaufighter del 252 Squadron, obligado al acuatizaje y destruido, un hidroavión trimotor alemán Ju.52/3mW, en las cercanías de una isla en el Egeo (I.W.M.).
Más abajo: aviones torpederos de la aviación de la R.S.I., partiendo desde bases alemanas en Grecia, efectuaron en 1944 ataques a lo largo de las costas de Medio Oriente y del Norte de África. En la fotografía, algunos S.79III recién decolados desde Atenas (Archivo Catalanotto)



riría fuerzas que los compromisos en los otros frentes no hacían disponibles.

En realidad, el cálculo inglés demostró ser equivocado. Las guarniciones italianas, cansadas de la guerra y mal armadas, no suministraron la ayuda esperada. Los alemanes, conscientes de la importancia estratégica del Dodecaneso habían decidido, en cambio, defender las islas y concentraron fuertes unidades aéreas en protección de éstas. De hecho los ingleses, que después del 8 de setiembre habían desembarcado contingentes en Samos, Lero Coo y Castelrosso, fueron intensamente atacados y obligados a la retirada o, peor, a la rendición. Los alemanes emplearon comúnmente en estas operaciones batallones de paracaidistas, que fueron lanzados sobre las islas. El único movimiento que permitiría el éxito sería la ocupación de Rodas, que con sus aeropuertos proporcionaría a la RAF una buena base de apoyo. Sin embargo, los americanos, muy empeñados en la campaña de Italia, no pensaron destinar fuerzas y flota a otros empleos. El Dodecaneso, con Creta, permaneció en poder de los alemanes hasta la finalización de las hostilidades empleando, entre otras cosas, importantes fuerzas aéreas aliadas.

Churchill, a quien le urgía una presencia aliada en los Balcanes para disputarle en todo lo posible Europa oriental a los rusos, una vez sentados a la mesa de la paz, y después de haber intentado todo para inducir a los americanos a dedicar atención al problema, comentó de este modo el jaque en el Egeo: "No obtuvimos ningún beneficio del hecho de ser muy prudentes. La conquista de Roma no se produjo sino ocho meses después. Por lo menos veinte veces la cantidad de flota que sería suficiente para tomar Rodas en quince días, sirvió durante todo el otoño y el invierno (N.d.R. 1943/1944) para trasportar las bases de los bombarderos pesados anglo-americanos de África a Italia. Rodas siguió siendo una espina en nuestro flanco".

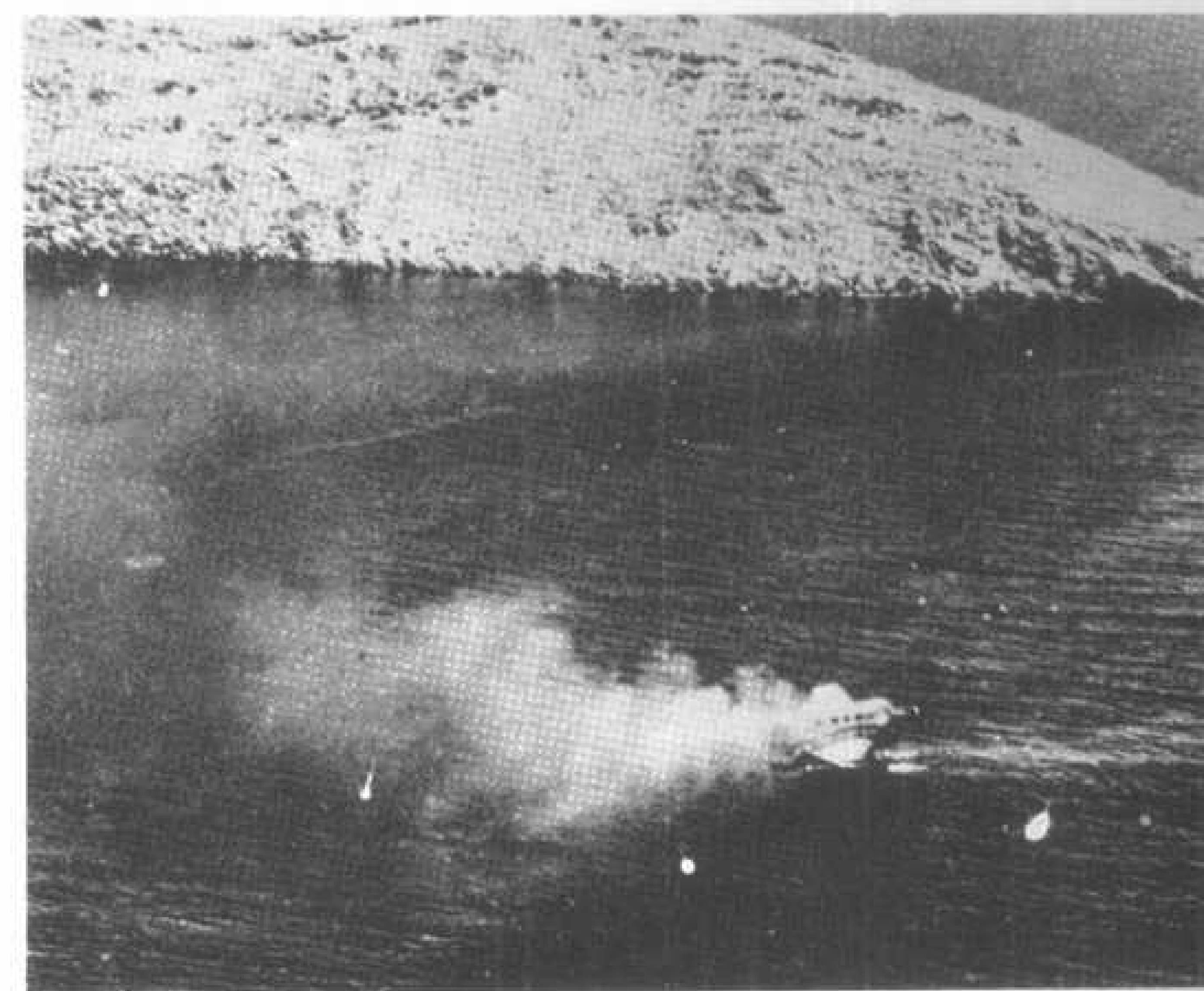
OPERACIÓN "OVERLORD"

Mientras que en Italia la ofensiva aliada, una vez desbaratado en mayo el frente en Casino y Anzio, desembocaba el 4 de junio de 1944 en la ocupación de Roma, en Gran Bretaña se estaba por poner en marcha la más grande tentativa de operación anfibia a la que el mundo hubo asistido hasta la actualidad: la operación "Overlord", el gran salto a las costas francesas cruzando la Mancha.

Las fuerzas aéreas a disposición de Eisenhower, comandante en jefe de las fuerzas aliadas, eran imponentes. La cantidad total de aviones actualmente se estima en más de 13000 aparatos: 2467 cuatrimotores de bombardeo, 1645 bimotores de bombardeo mediano, 5409 caza y cazabombarderos, 2355 aviones de trasporte, 867 planeadores. Además había 27000 paracaidistas y tropas adiestradas para desembarcos aéreos, con equipamiento completo de tanques livianos de cuatro toneladas, trasportados con los planeadores más grandes.

Desde mayo de 1943, la RAF había quitado de la jurisdicción del Bomber Command a los bombarderos medianos del 2º Grupo y había creado la 2a. Tactical Air Force, que comprendía también muchos Squadron de caza y cazabombarderos. La 2a. TAF sería uno de los instrumentos decisivos de victoria.

Desde fines de 1943, la 9a. Air Force americana había sido trasladada del Mediterráneo a Gran Bretaña y tenía bajo su dependencia a muchas unidades tácticas medianas. Estaba previsto que tanto los bombarderos pesados de la 8a. como los de la 9a. Air Force participaran en forma masiva en las operaciones de apoyo. Los caza de la 8a. escoltarían a los bombarderos tácticos en el frente, sobre todo con los P-38 y los P-51, mientras que los P-47 serían empleados particularmente en su tarea más afín de cazabombarderos. Cada una de las dos grandes unidades americanas contaba aproximadamente con 3000 aparatos. El primer día de la invasión las fuerzas americanas efectuaron 8722 misiones y 5676 las unidades de la RAF.





El día D

El ataque a las costas francesas comenzó el 5 de junio (el "D-Day", en código) cuando 5000 toneladas de bombas llovieron sobre las defensas de la Valla Atlántica. Los aviones de la RAF tuvieron la tarea específica de eliminar



Después del armisticio, las fuerzas armadas italianas colaboraron en el sur con los aliados en la lucha contra los alemanes. A partir de 1944, la aviación fue encuadrada en la Balkan Air Force, que actuaba en apoyo de los partisanos yugoslavos. En la fotografía de la izquierda, un Cant. Z.1007 bis del 88 Grupo con las nuevas insignias recién pintadas en los círculos que, con anterioridad, inscribían las tres fases (Archivo Catalanotto).
Abajo, izquierda: concentración de naves aliadas delante de uno de los lugares de desembarco en las costas de Normandía.
Abajo, derecha: un planeador británico Horsa destruido durante el aterrizaje en Normandía (Archivo Bignozzi)

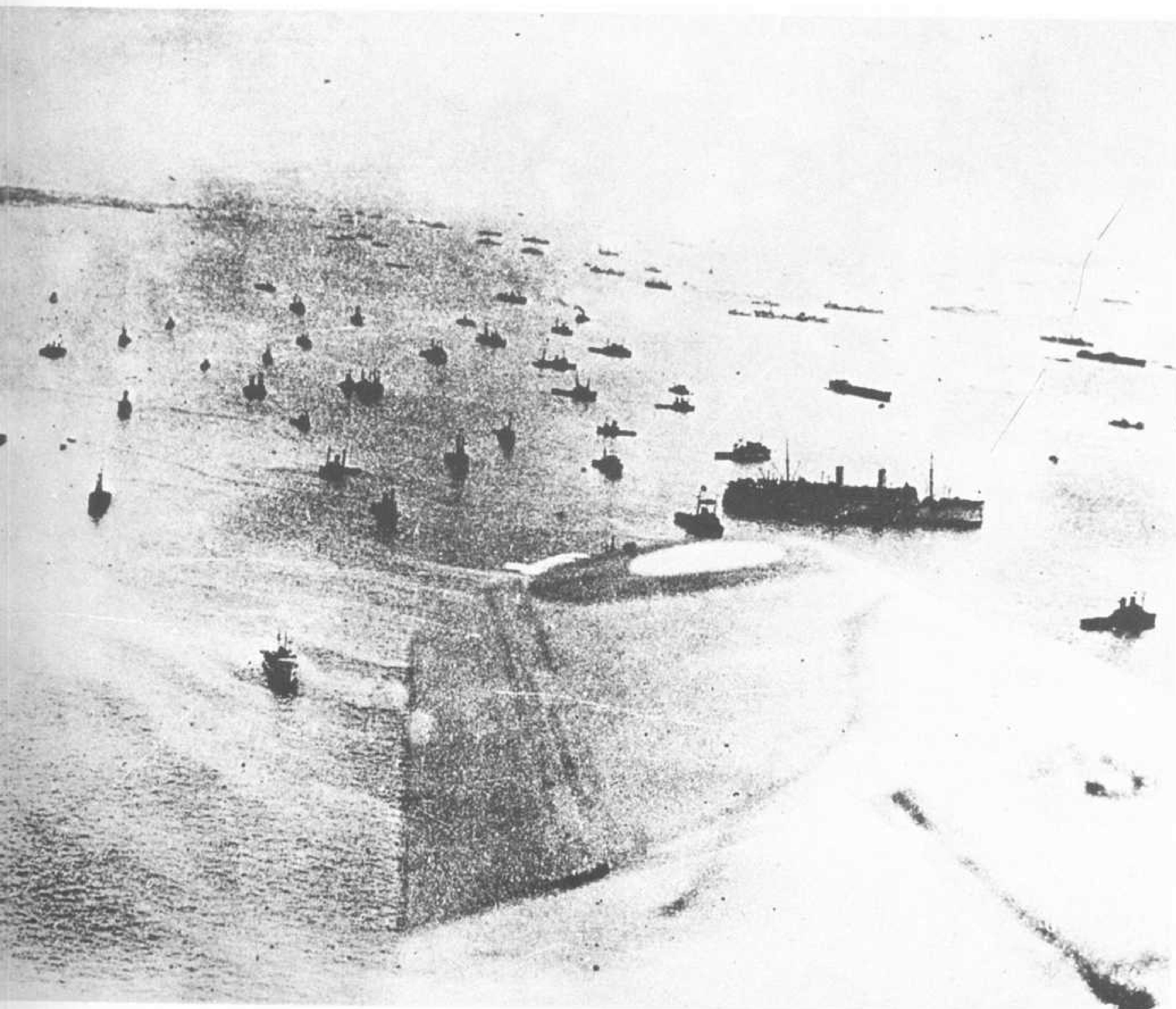
los 120 radares de diferente potencia de los alemanes, agrupados en 47 centros de observación; la operación se cumplió tan bien que más de un centenar de estos radares fueron destruidos dentro de las 24 horas anteriores al desembarco y los alemanes quedaron prácticamente sin "ojos". Además, otros aviones ingleses tuvieron la tarea de lanzar sobre los radares septentrionales y sobre los pocos que seguían siendo eficientes de las líneas alemanas, miríadas de las ya muy usadas hojitas de papel de estaño, para enceguecer los aparatos de radiolocalización. Privados de su posibilidad de controlar los movimientos del enemigo, perturbados en las comunicaciones, engañados por maniobras evasivas de aviones y naves inglesas, sometidos a un bombardeo masivo y, además, con condiciones de tiempo consideradas desfavorables para un desembarco, los alemanes fueron totalmente tomados por sorpresa.

En oposición a la impresionante fuerza aérea aliada se hallaba solamente la 3a. Luftflotte que, si bien en los papeles agrupaba cuerpos orgánicos de una cierta consistencia, en realidad tenía en línea en total 815 aviones, incluidos aquéllos para tareas secundarias: una cantidad de aviones absolutamente insuficiente para obstaculizar los desembarcos aéreos aliados y para intentar neutralizar el extremado poderío de la USAAF y la RAF.

Para la invasión, el comando aliado decidió distinguir los propios aviones con franjas blancas y negras en las alas y el fuselaje, a fin de evitar el riesgo de que fueran alcanzados por la artillería antiaérea amiga durante la confusión que se produciría seguramente en el cielo sobre las playas y los lugares del desembarco.

En efecto, esta marca suplementaria de reconocimiento no sería necesaria. Sólo dos F.W.190 atacaron con las armas de a bordo al contingente desembarcado en el sector británico. Fue una acción audaz debida a la iniciativa aislada de dos aviadores que desafiaron la reacción masiva de la artillería antiaérea inglesa, pero sin causar daños excesivos.

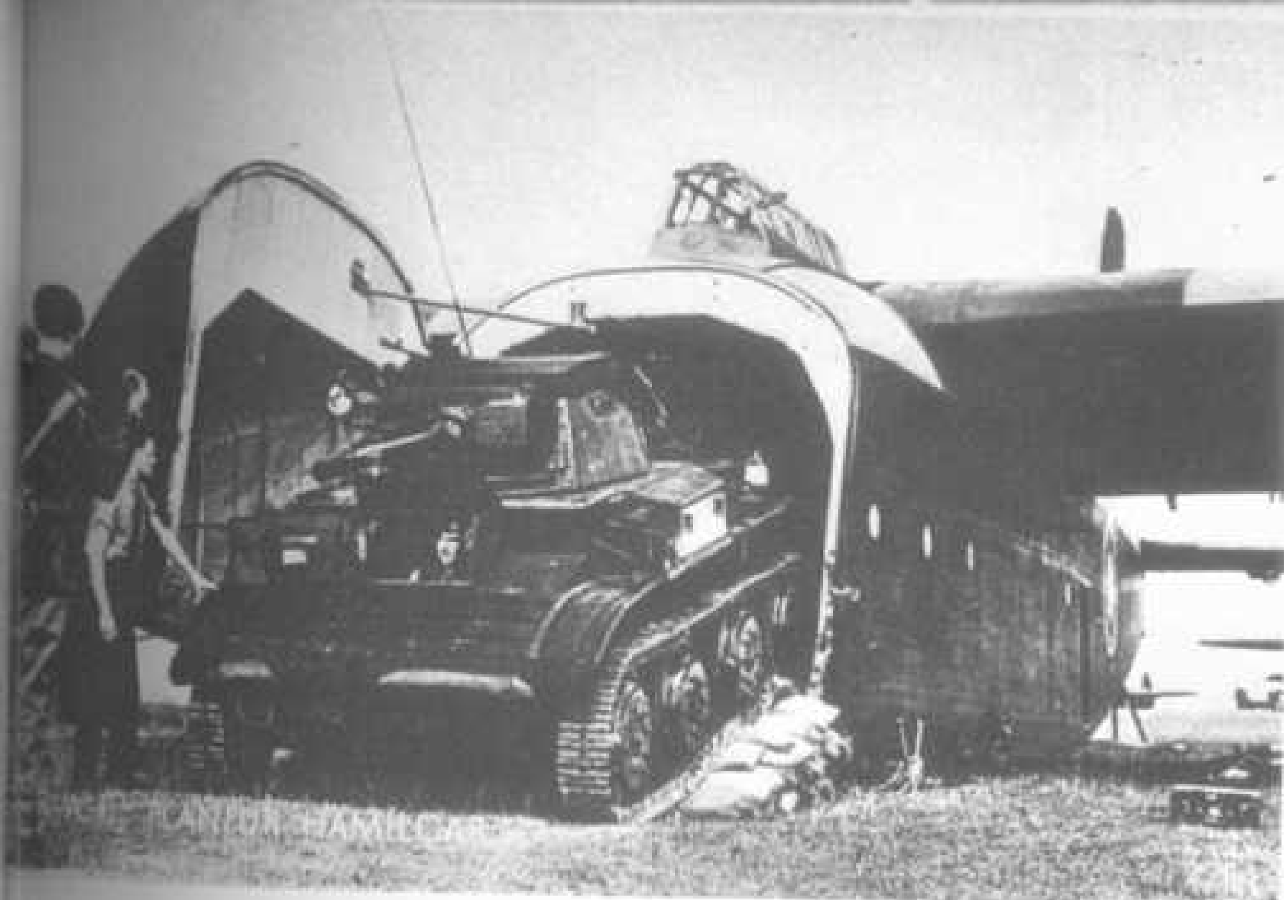
El día de la invasión, Sperrle, comandante de la 3a. Luftflotte, podía contar solamente con 300 aviones disponibles de inmediato y, de éstos, menos de la mitad estaba constituida por aviones de caza. Además, la actividad aliada era tan fuerte que la pequeña fuerza aérea alemana terminó literalmente pulverizada en el intento de insinuar alguna reacción, obstaculizada entre otras cosas por las condiciones atmosféricas y desorientada por las noticias del desembarco, en el cual el Estado Mayor alemán seguía sin creer, considerándolo una diversión antes del movimiento final que los alemanes esperaban en la zona de Calais. En efecto, ese día los defensores alema-



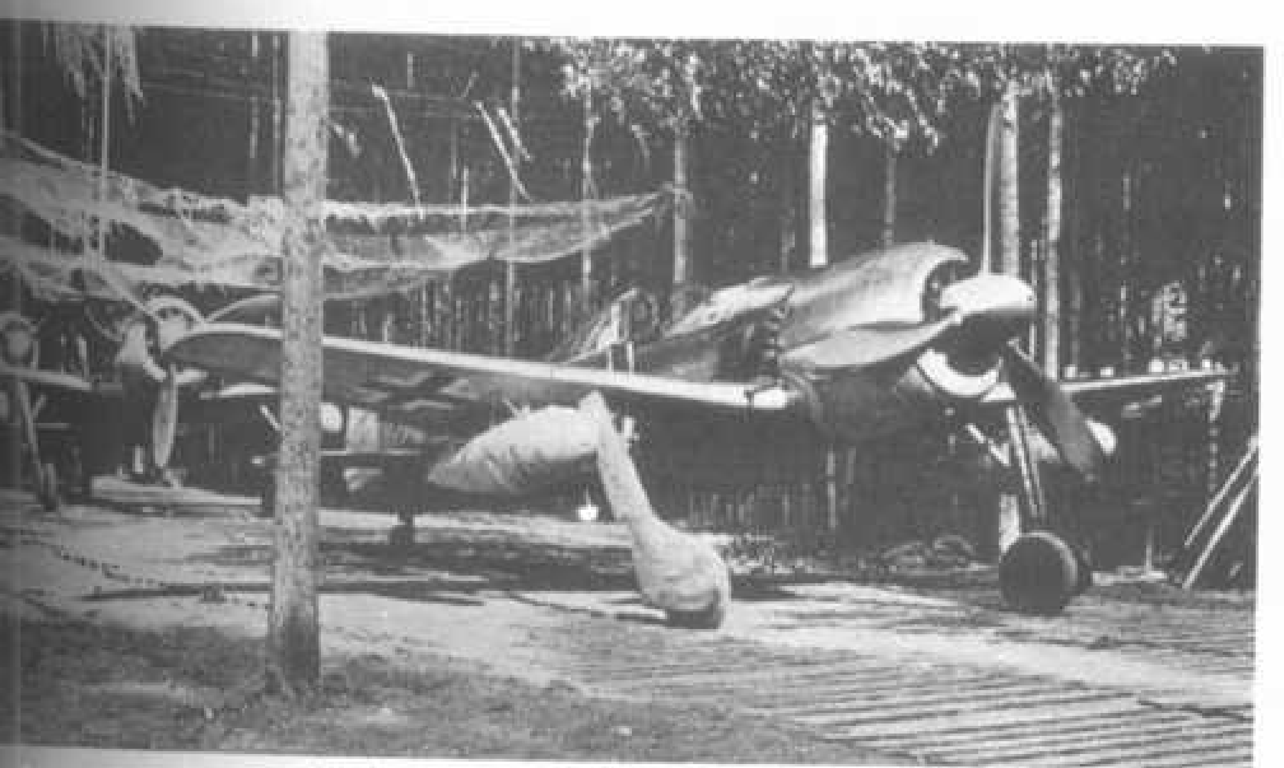


nes de la Valla Atlántica no lograron ver sobre las costas de Normandía a su aviación.

En los días siguientes, aclarada la situación, la Luftwaffe trató tardíamente de recurrir a las unidades. Desde Alemania llegaron en vuelo a los aeropuertos franceses 200 caza, seguidos por otros 100 en las 48 horas siguientes. Con toda urgencia, se recogieron del Báltico algunas decenas de aviones torpederos, mientras se trataba de concentrar, retirándolos un poco de todas partes, un centenar de bombarderos. Una semana después del desembarco, la fuerza de la 3a. Luftflotte había aumentado a 1000 aviones,







En orden descendente: el más grande de los planeadores aliados era el inglés Hamilcar, que podía trasportar un tanque Tetrarch (Archivo Apostolo).
P-51 del 371 Squadron, 361 Fighter Group en vuelo de escolta. El último avión de la formación pertenece a la versión "B", los demás son "D". En primer plano, el Mustang del coronel Christian, que algunos días después cayó durante un ataque en picada sobre la zona del desembarco (Archivo Apostolo).
Algunos F. W. 190G-2, escondidos entre los árboles, protegidos del reconocimiento aéreo enemigo (Bundesarchiv, Koblenz)

con los cuales, sin embargo, debía hacer frente a toda una serie de tareas diferentes: desde el ataque a las naves y a las cabeceras de desembarco, hasta la defensa de los campos y el apoyo a las unidades de tierra.

El desembarco desde el aire

Deben mencionarse en forma particular las operaciones de desembarco aéreo que habían sido planificadas a espaldas de la Valla Atlántica y en apoyo del ataque anfibio. En estas operaciones participaban la 82a. y la 101a. Divisiones de paracaidistas americanas que disponían, en total, más de 17200 hombres, al mando de los generales Ridgway y Taylor. Las dos divisiones tenían la tarea de cubrir la derecha del VII Cuerpo de ejército americano; estaban equipadas con abundancia de medios y, además, habían hecho que el lanzamiento de sus hombres estuviese precedido por el de muñecos de goma vestidos de paracaidistas y dotados de dispositivos pirotécnicos que comenzaban a estallar apenas el muñeco tocaba tierra, dando la impresión de que el paracaidista estuviese disparando. Todo este simulacro era para confundir a los alemanes acerca del verdadero alcance del desembarco aéreo. En efecto, no sólo los alemanes fueron confundidos, sino también los americanos, porque luego de una serie de errores las divisiones de paracaidistas fueron desparramadas sobre un territorio vastísimo y en zonas distintas de las establecidas, a veces directamente dentro de pantanos creados artificialmente por los alemanes. Más de 2500 paracaidistas no volverían a responder al pasar lista cuando se efectuó la cuenta final.

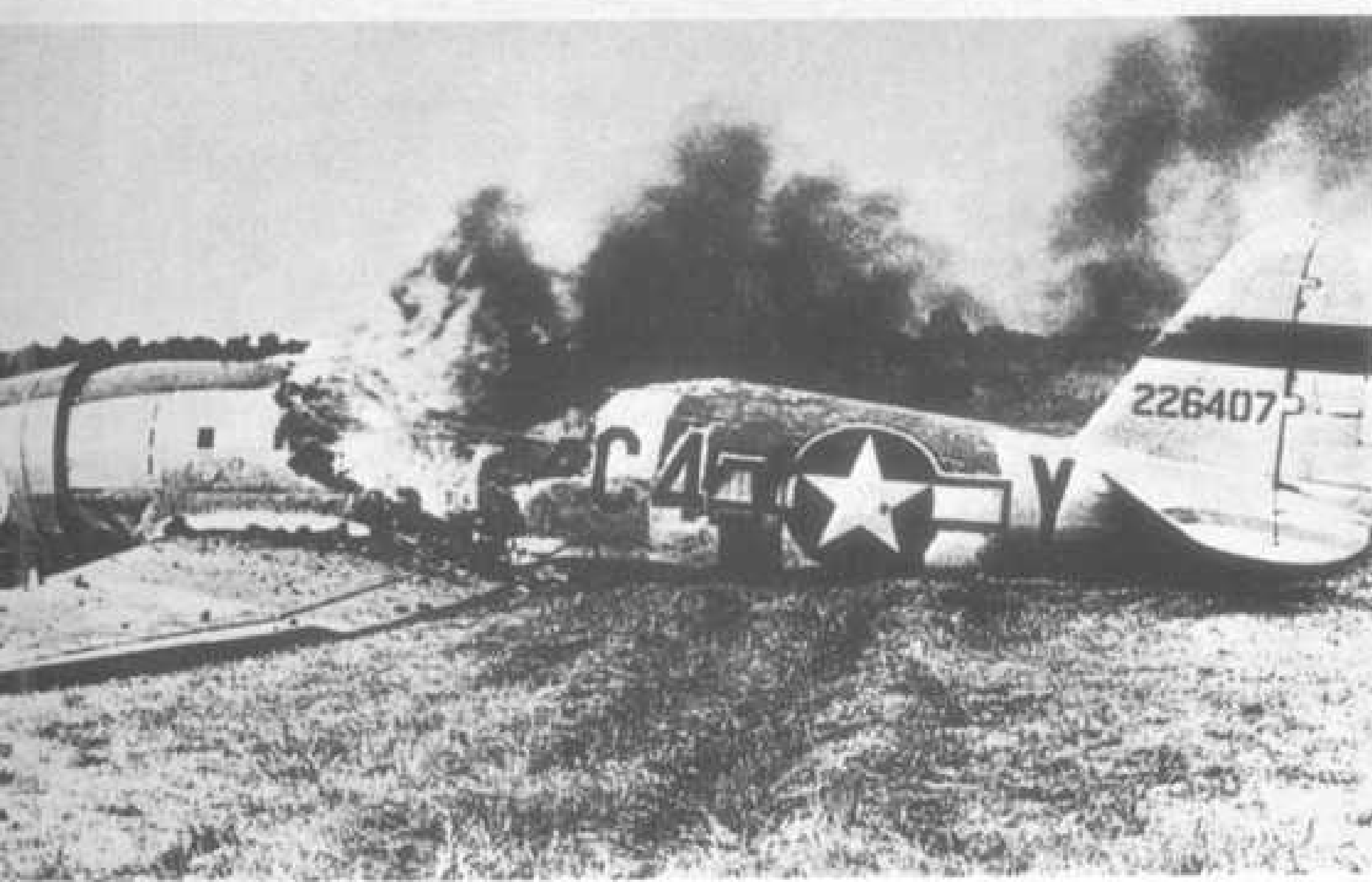
También los ingleses habían programado un desembarco aéreo con paracaidistas y planeadores de la 6a. división, con la misión de conquistar los puentes sobre el río Orne y sobre uno de sus canales, de anular una batería costera alemana especialmente temible y de destruir los puentes sobre los canales que flanqueaban el lado de la formación inglesa, para impedir contraataques por sorpresa por parte de los alemanes.

El resultado del lanzamiento no fue más afortunado que el americano. Además estaba previsto que, siguiendo el ejemplo de las tropas aerotrasportadas alemanas, cuando en 1940 éstas habían expugnado el fuerte de Eben Emael en Bélgica, planeadores cargados de explosivo y con ingenieros y zapadores se posaran en el interior de la base de resistencia constituida por la batería de Merville, mientras los paracaidistas atacaban desde el exterior. Los planeadores no pudieron aterrizar y los paracaidistas lograron tomar por asalto la batería sólo para descubrir que los temidos cañones de 150 mm jamás habían sido instalados allí.

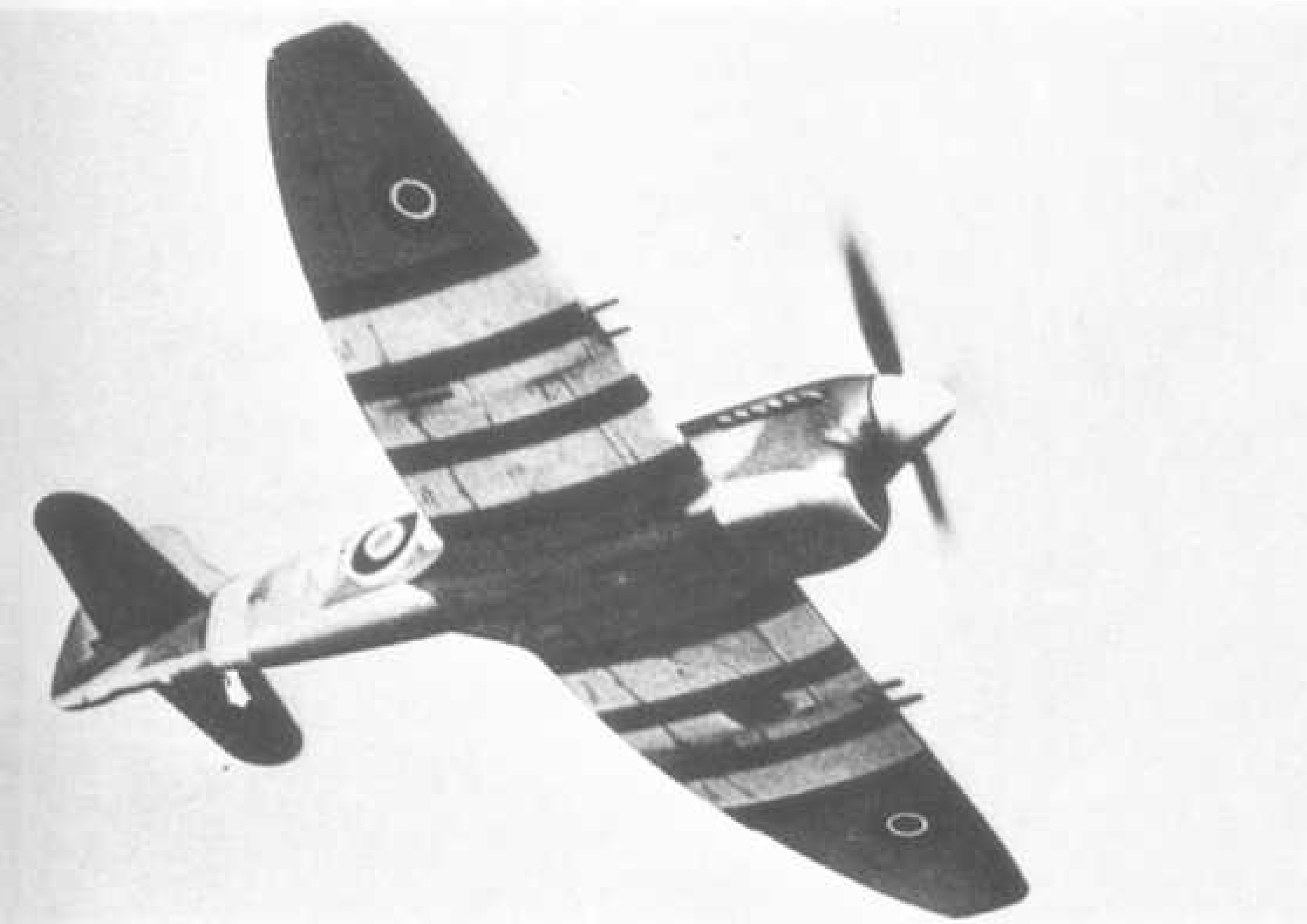
Los planeadores destinados a trasportar los hombres y el material para la ocupación de los puentes sobre el río Orne, debieron liberarse, a su vez, de una situación no prevista. En efecto, a último momento los alemanes habían levantado en todos los terrenos poco ondulados grandes palos que funcionaban como antiplaneadores, llamados familiarmente "espárragos de Rommel", precisamente porque la idea había sido de él. Algunos pilotos decidieron aprovechar los "espárragos de Rommel" para efectuar aterrizajes más cortos de lo previsto y, en efecto, lograron utilizar los palos como barreras de detención. Precisamente dejando las alas enganchadas en dos de estos obstáculos, un planeador logró detenerse a pocos metros del puente principal que debía guarnecerse. De los restos del planeador salieron los paracaidistas disparando sobre los aterrorizados alemanes, quienes hasta algunos minutos antes ni siquiera suponían que un avión enemigo estuviese dando vueltas sobre sus cabezas.

El avance de los aliados

"¿Dónde está nuestro apoyo aéreo? Todas nuestras provisiones y nuestros movimientos son obstaculizados de día por la aviación enemiga". Estas palabras, contenidas en un informe enviado por un Comando alemán al VII Ejército, explican con mucha claridad cuál era la situación después de las primeras horas del desembarco angloamericano. En realidad, los Aliados no se hallaban sin embargo en una situación totalmente halagüeña, a causa de las especiales características de la campaña normanda, donde el llamado "bocage" es espeso, es decir, una serie de setos pequeños y gruesos dispuestos densamente como para obstaculizar el movimiento de los vehículos y los tanques. Entre estos setos, los cañones antitanque alemanes y los tanques Tigre estaban en condiciones favorables: los tanques y los vehículos americanos eran sorprendidos al paso por los alemanes y dejados fácilmente fuera de combate. Además, los americanos pudieron tener, en su perjuicio, una idea bien precisa de la inferioridad del Sherman con respecto a los Panther y los más poderosos Tigre. Los tanques alemanes no sólo disponían de un blindaje macizo que neutralizaba los efectos de los cañones americanos de 75 y 76 mm de los Sherman, sino que sus bocas de fuego tenían también un superior y terrorífico poder destructivo.



P-47D (izquierda) del 365 Fighter Group de la 9a. Air Force, derribado por la artillería alemana (Archivo Bignozzi).
Abajo, izquierda: el Tempest V JP 901 (letras de código SA N) perteneciente al 486 Squadron, una de las dos unidades —la otra era la 3a.— que participaron con estos aviones en las operaciones en Normandía (Archivo Bignozzi).
Más abajo: una formación de P-38 en vuelo hacia las posiciones alemanas en Francia para una misión de bombardeo de altura (Archivo Apostolo)



Los americanos solucionaron esta situación recurriendo precisamente a los aviones y, en particular, a dos aparatos que se revelaron especialmente idóneos para atacar los objetivos terrestres: los cazabombarderos Hawker "Typhoon" y Republic "Thunderbolt". Para el ataque a los vehículos acorazados alemanes estos dos temibles aviones disponían de cohetes pesados provistos de una cabeza de combate, perforante, de carga hueca. La notable precisión alcanzada en el tiro sobre vehículos y puestos enemigos lo testimonia el hecho de que las tropas aliadas avanzaban bajo la escolta, prácticamente constante, de tales aviones. Comunicados mediante radio con los pilotos, los hombres de las vanguardias aliadas solicitaban intervenciones de precisión inclusive sobre objetivos situados a pocas decenas de metros de sus formaciones.

El empleo masivo de cazabombarderos por parte de los aliados se trasformó muy pronto en una pesadilla para las unidades alemanas, especialmente para aquéllas enviadas apresuradamente como refuerzo en primera línea, obstaculizadas en su marcha en forma continua por estos insidiosos ataques aéreos. Además, la Luftwaffe se hallaba en la necesidad de tener que racionar el empleo de sus propios aviones de caza, dada la escasez de combustible.

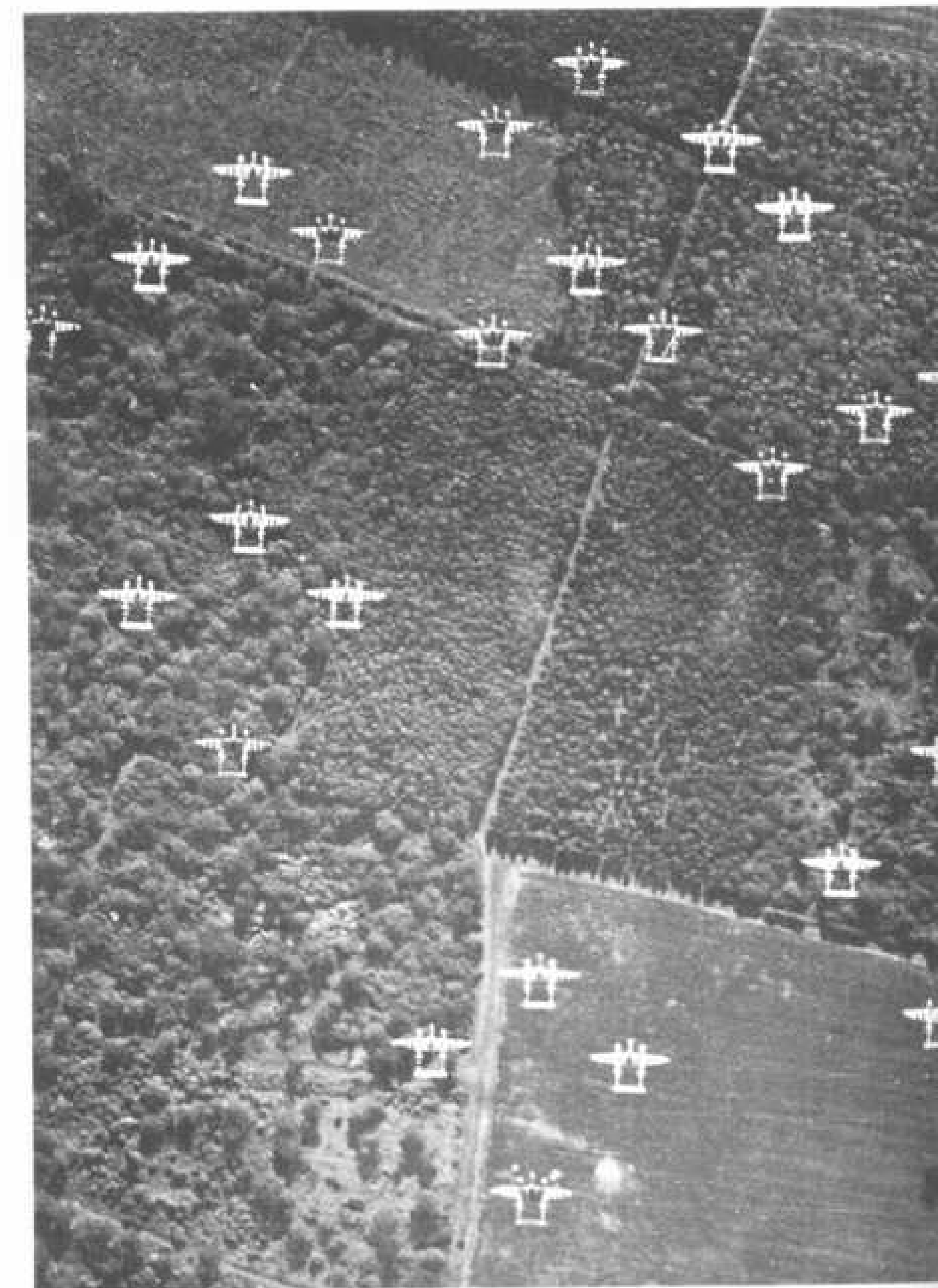
El flujo de provisiones a las tropas alemanas y de nuevas unidades acorazadas, inmediatamente predispuesto, también fue obstaculizado por la destrucción de todos los puentes sobre el Sena a la izquierda de París, y de los puentes sobre el Loira. En un caso límite, una división acorazada germana, para poder efectuar un trayecto de 650 km, empleó nada menos que 22 días, un tiempo que parecería increíble en 1940 cuando las tropas alemanas devoraban centenares de kilómetros prácticamente sin encontrar obstáculos. Éstos eran los efectos de la superioridad aérea angloamericana.

Pocos días después del desembarco, una vez ampliadas las cabeceras de puente, las unidades logísticas de la RAF y de la USAAF preparadas desde hacía tiempo en Inglaterra y con todos los medios embarcados en embarcaciones especiales, tomaron tierra en Francia y, con rapidez, prepararon franjas de aterrizaje en las cuales comenzaron a operar Spitfire, Hurricane, Typhoon, Mustang y Thunderbolt. Para estas pistas se empleaban intensamente elementos metálicos prefabricados que eran extendidos y unidos en las explanadas preparadas por los *bulldozer*.

Cinco mil toneladas de bombas sobre Caën

Sin embargo, en ese ínterin la resistencia alemana había ido aumentando y en la pequeña ciudad francesa de Caën no daba señales de aflojamiento. El comando aliado planificó entonces una pesada incursión de bombarderos ingleses, que tuvo lugar el 24 de julio. "Los Spitfire habían sido los encargados de escoltar y proteger sobre el objetivo a los centenares de Lancaster y Halifax, pero nuestra presencia no fue necesaria porque la Luftwaffe no se hizo ver. Nuestras tropas habían sido retiradas al otro lado de una línea de seguridad para evitarles el peligro de tiros cortos. La zona que se debía atacar tenía una dimensión de aproximadamente tres kilómetros de ancho por dos de profundidad." Así escribió el aviador "Johnnie" Johnson, as de la caza británica, a propósito de la incursión sobre Caën. "Pero ya mucho tiempo antes de que el humo y el polvo de las primeras bombas —continúa Johnson— no nos permitiesen ver esa zona, habíamos advertido que muchos tiros no habían dado en el blanco. No podía dejar de pensar en que estábamos utilizando un enorme martillo para cascar una nuez; todos éramos conscientes de la necesidad de echar al enemigo de Caën para que nuestras tropas pudiesen pasar, pero no estábamos seguros en absoluto de que fuese posible lograr este propósito mediante la destrucción de toda la ciudad y la muerte de una gran cantidad de sus habitantes."

"Volando en las cercanías de la zona atacada veía claramente a los tanques alemanes volar por el aire como juguetes de niños y hacer piruetas sobre sí mismos antes de volver a caer a tierra. Uno de los Lancaster, en lugar de virar para regresar a Inglaterra, se arrojó en picada hacia las fortísimas defensas al sur de la ciudad. Pensaba que había sido dañado. En cambio, al llegar a pocos metros del suelo se colocó nuevamente en vuelo horizontal manteniéndose sobre la gran calle Caën-Falaise. Inmediatamente, ambas torretas del bombardero entraron en acción y los artilleros comenzaron a regar en forma abundante los medios que circulaban por el camino. Pero he aquí otro Lancaster siguiendo el ejemplo del primero. Sin palabras, me puse a contemplar el trabajo de cazabombarderos que realizaban los dos cuatrimotores."









Spitfire LF IX (izquierda) del 443 Squadron canadiense, en la pista de S. Croix sur Mer, el 15 de junio de 1944. La Wing canadiense, comandada por el as inglés "Johnnie" Johnson, fue uno de los primeros que aterrizaron en Francia. Izquierda, centro: un P-47D de la 9a. Air Force con capota de viejo modelo, que aterrizó en Normandía en una huella donde aún están trabajando los medios del cuerpo de ingenieros (Archivo Apostolo). Abajo, izquierda: el comandante supremo de las fuerzas aliadas después de una inspección en el frente. Eisenhower utilizaba para estas misiones un biplaza Curtiss TP-40N (Archivo Bignozzi). Derecha: aviadores alemanes cargan bombas en un bimotor Junkers 88, empleado contra los aliados en Francia. La fotografía es de agosto de 1944 (Archivo Pafi)



A pesar de que este empleo de los Lancaster —bombarderos estratégicos— no era en absoluto ortodoxo, el golpe inferido a la zona de resistencia alemana fue muy grave. Caën fue pulverizada por 5000 toneladas de bombas. Dos días después, la ciudad era ocupada por las tropas del 21 Grupo de ejército.

El entrante de Falaise

Los bombarderos siguieron interviniendo muchas veces en campo táctico. Después de un violento ataque de los bombarderos pesados americanos sobre St. Lue Coutances, las tropas estadounidenses, una vez quebrada la resistencia alemana, avanzaron hacia el Loira y el Sena tomando por la espalda al ejército de Von Kluge. Alrededor de Falaise, conquistada por los ingleses, quedó atrapada gran parte de las tropas, que tenían sólo un pequeño pasadizo por el cual salir. En la segunda mitad de agosto, los aviones de la 2a. TAF intervinieron sobre este entrante con importantes fuerzas. "Cuando los Spitfire llegaron a este pequeño triángulo de tierra comprendido entre Falaise, Trun y Chambois, los Typhoon ya estaban operando. Uno de sus métodos preferidos de ataque contra las largas filas de vehículos, consistía en atacar tanto la cabeza como la cola de la columna con pocos golpes bien centrados. De este modo, el enemigo quedaba bloqueado y, contra los blancos fijos, los tiros con cohetes se volvían muy fáciles" —recuerda una vez más "Johnnie" Johnson, y prosigue: "el episodio de Falaise representó una de las mayores acciones destructivas de toda la guerra y se convirtió en el clásico ejemplo de los efectos devastadores del poder aéreo táctico, cuando es utilizado de manera que puede ser concentrado contra objetivos de ese tipo. En pocos días, los pilotos de la 2a. TAF habían efectuado más de 12000 vuelos y habían dejado fuera de combate a no menos de ocho divisiones de infantería y dos divisiones acorazadas".

Es notable, siempre en la versión de Johnson, el breve coloquio entre el vicemariscal del aire Harry Broadhurst, comandante del 83 Grupo de la RAF, y el coronel Charles Green, que con su Typhoon había efectuado un reconocimiento sobre el frente, avistando a las fuerzas alemanas en retirada: "¿Qué son, Charles?", preguntó Broadhurst. "Alemanes, señor", respondió el piloto. "¿Pero qué bajo estabas?", preguntó una vez más Broadhurst. "Quince metros, señor" fue la respuesta de Green. "¿Pero estás absolutamente seguro de que son alemanes?", insistió el alto oficial. "Seguro: he visto las cruces negras y la cabeza cuadrada de los conductores" fue la firme respuesta.

De este modo, con las tropas alemanas en retirada, el camino hacia París y Bélgica quedaba abierto.

Operación "Anvil"

Desde la conferencia de Teherán en noviembre de 1943, los aliados habían esbozado el plan de un desembarco en Francia meridional, desembarco que debería servir para alejar a las fuerzas alemanas de Normandía; por lo tanto, tenía una precisa razón de ser, con la condición de que fuera efectuado en los días anteriores al D-Day. A la operación se le dio el nombre convencional de "Anvil" (yunque) y se decidió que se llevaría a cabo sólo si se lograba llegar a Roma a comienzos de la primavera (en realidad, la ciudad cayó casi a principios del verano).

No obstante la oposición inglesa, los americanos insistieron en un desembarco en Francia meridional, apoyados en esto





La granada de un cañón alemán de 88 mm, alcanzó en pleno, separándolo, el motor derecho de un B-26 (izquierda) que precipita en llamas durante un ataque al puerto de Tolón, en el verano de 1944 (Archivo Pafi). Derecha: lanzamiento de paracaidistas americanos desde C-47 sobre la región de Des Maures, en Provenza. Abajo, en orden descendente: B-26 "Marauder" franceses, en vuelo sobre los Alpes occidentales, en julio de 1944 (Archivo Bignozzi). Las operaciones de desembarco en Francia meridional estuvieron apoyadas por portaaviones ingleses y americanos. En la fotografía, un portaaviones inglés cargado de Seafire III, en el puerto de Malta, durante la preparación del desembarco. Decolaje de aviones livianos L-4 desde un LST "Aircraft carriers". Eran medios de desembarco utilizados para lanzar hasta ocho monoplanos de este tipo. Fueron empleados en las operaciones de desembarco en Italia y en Francia meridional (U.S. Navy)







por la opinión de Stalin. Las tropas necesarias fueron halladas en Italia, mientras que, en lo que concernía a los medios de desembarco, se empleó parte de aquellos que habían participado en el desembarco en Normandía.

El comienzo de la operación se programó para el 14 de agosto; el contingente aliado estaba compuesto por siete divisiones francesas, tres americanas y una mixta de paracaidistas ingleses y americanos. Las defensas a lo largo de las costas de Francia meridional eran poderosas (pero insuficientemente guarnecidas), dado que los alemanes esperaban desde hacía tiempo un desembarco en aquella localidad. Para neutralizarlas, los aliados disponían de todos modos de una ingente fuerza aérea. En efecto, en todo el tablero de operaciones del Mediterráneo había en ese momento nada menos que 5000 aviones: 2000 fueron concentrados en Córcega para participar en el desembarco en Francia. Contra esta imponente fuerza aérea, los alemanes podían oponer un máximo de 200 aviones. Esta cantidad se redujo posteriormente en los quince días anteriores al desembarco, que vieron los aeropuertos de la costa y del interior y las diversas defensas sometidos a intensos y continuos bombardeos aéreos.

En la noche entre el 14 y el 15 de agosto, una primera oleada de paracaidistas angloamericanos fue lanzada en el interior de Cannes y, en esta oportunidad, la operación se desarrolló prácticamente sin inconvenientes, de modo que se aseguró la cobertura de las tropas que el 15 de agosto desembarcaron con los medios anfibios alrededor de Cannes. En Francia meridional se repitió lo que había sucedido un mes y medio antes en Normandía: los alemanes intentaron desesperadamente reaccionar al avance de las tropas desembarcadas, que se dirigían a Tolón, Marsella y Grenoble. Pero el extremado poderío de la aviación aliada desbarató casi de inmediato estas tentativas de resistencia y, en la práctica, todos los objetivos programados fueron alcanzados con bastante rapidez por los anglo-franco-americanos.

Contrariamente a lo que sucedió en Normandía, donde la proximidad de Inglaterra no requería el empleo de portaaviones, varios de escolta fueron utilizados para apoyar el desembarco en Francia meridional. Desde el Pacífico y Gran Bretaña también fueron enviados, junto con unidades pesadas inglesas y francesas, algunos acorazados americanos de viejo modelo para las acciones de cañoneo costero. Se constituyeron dos Task Group de portaaviones de escolta. Uno, a las órdenes de un almirante británico, tenía en línea: Attacker, Emperor, Khedive, Pursuer y Searcher, todos ingleses, escoltados por dos cruceros antiaéreos y siete cazatorpederos. El otro, a las órdenes de un almirante americano, comprendía a los dos ingleses Hunter y Stalker y a los dos americanos Tulagi y Kasaan Bay, escoltados por dos cruceros antiaéreos y por seis cazatorpederos. A bordo había Wildcat, Seafire, Avenger y Hellcat. Un destacamento de Hellcat tenía base en tierra, en Córcega, para asegurar la cobertura aun en las horas nocturnas.

El famoso emblema de la boca de tiburón en estos P-40K (derecha) en China. Entre los dientes, el legendario distintivo del "Tigre volador" adoptado por las unidades comandadas por Chennault.
Abajo: lista para la acción, una unidad de caza A6M de la aviación de marina japonesa (Archivo Catalanotto)



LOS "TIGRES VOLADORES"

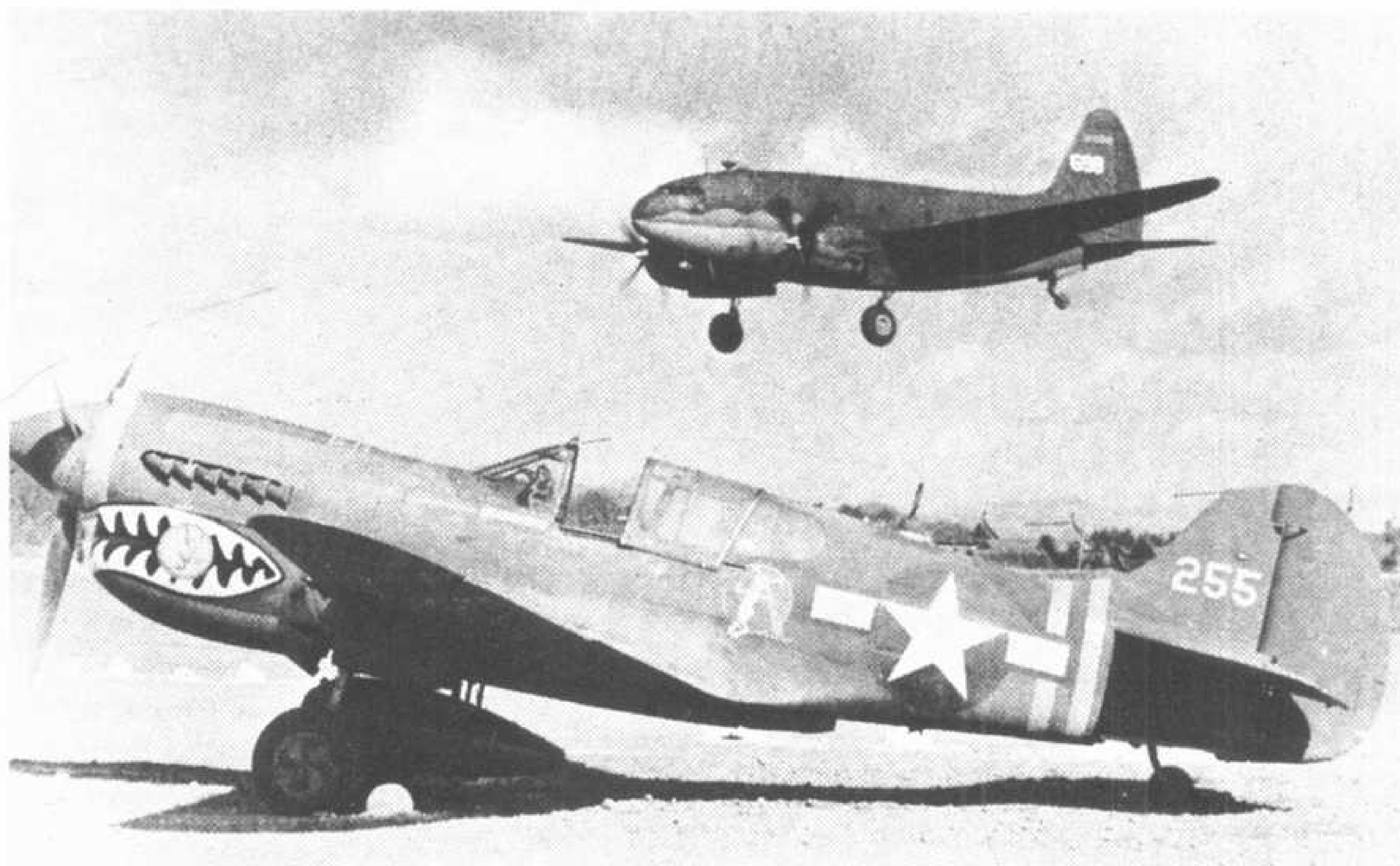
Pearl Harbor, el Mar de Coral, Midway y las Islas Salomón, representan los momentos cruciales de una guerra cuyo escenario de combate y de decisión fue el Océano Pacífico; pero sería injusto pensar que la intervención de la aviación se limitaba a ese frente. En China y Birmania los japoneses y los americanos (estos últimos al lado de sus aliados ingleses y chinos), dieron vida a centenares de encuentros aéreos.

En China, desde comienzos de 1941, la situación había cambiado. Los japoneses habían penetrado profundamente en el territorio del inmenso país y el gobierno americano, principalmente el presidente Roosevelt, había decidido apoyar de manera más contundente el esfuerzo chino. En ese año, el legendario Chennault había sido retirado a los Estados Unidos, ascendido a general de la aviación china y encargado de reorganizarla, buscando con amplia libertad entre los voluntarios americanos que tuviesen experiencias con aviones de caza. De este modo se originó una pintoresca unidad en la cual, honestamente, no se puede afirmar que prevaleciese el espíritu de aventura sobre el interés financiero. Los pagos que Chennault ofrecía a los voluntarios americanos por cuenta del gobierno chino eran, sin duda, los más altos que un piloto pudiese cobrar en esa época en cualquier país del mundo: oscilaban entre un mínimo de 600 dólares mensuales hasta un máximo de 750 dólares para los jefes de escuadrilla, agregando además un premio especial de 500 dólares por cada avión japonés del que se hubiese confirmado su derribamiento. Los chinos aclararon inmediatamente lo que querían decir con "confirmado": comprobar la efectiva presencia de los restos del avión. Gracias a esta suspicacia de neto corte comercial, los voluntarios americanos de Chennault fueron también los únicos pilotos de caza que vieron exactamente identificados sus propios éxitos; es más, en algunos casos, cuando los aviones derribados terminaban en las aguas de algún río o en zonas inaccesibles, los chinos se alegraban al no tener que atribuir la victoria.

El núcleo de voluntarios, denominado apresuradamente AVG (iniciales de las palabras Grupo Voluntarios Americanos) recibió en donación un centenar de caza Curtiss P-40 "Tomahawk". El P-40 era un avión sólido, pero por cierto no estaba en condiciones de competir con los Zero que los japoneses ya empleaban desde hacía tiempo en ese sector de su frente. Afortunadamente, en algunos casos la marina y el ejército nipones enviaban como escolta de sus bombarderos viejos caza con tren de aterrizaje fijo, con lo cual los pilotos americanos se reponían de la sensación de frustración que experimentaban enfrentándose al Zero. No obstante esto, obtuvieron resultados bastante positivos, dado que aprovechaban la superior velocidad de picada de sus P-40 para escapar de los caza japoneses arrojándose hacia el suelo hasta rozar la punta de los árboles. Una unidad del grupo de voluntarios fue enviada a una base de Birmania para ayudar a los aviadores ingleses y chinos, que tenían aviones aun menos adecuados para el combate contra los japoneses. Los pilotos americanos, para distinguirse de sus aliados, idearon pintar en la trompa del P-40 la boca de un escualo llena de dientes y dos grandes ojos. Un periodista de pocas palabras, inspirándose en el dibujo de una pequeña tigresa alada que había visto en los caza, en una correspondencia creó el nombre de "Tigres voladores": el nombre tuvo éxito, y los "Tigres voladores" americanos entraron en el mito. Tuvieron su bautismo de fuego el 20 de diciembre de 1941, cuando interceptaron unos bombarderos japoneses provenientes de Indochina que se dirigían a Kumming.



Junto con los C-47 de trasporte operaron los bimotores Curtiss C-46 "Commando". He aquí un C-46 (abajo) aterrizando en un campo chino de la 14a. Air Force. En primer plano, un P-40K de los "Flying Tigers" (U.S. Air Force).
Más abajo: un C-87, versión de trasporte del B-24, descargando en el aeropuerto indio de Karachi





Las claras ideas de Chennault

El comandante de los "Tigres voladores" era, sin duda, un hombre de excepcionales cualidades: lo había demostrado reorganizando la aviación china de caza y continuó demostrándolo durante todo el trascurso de la guerra, aun cuando se disolvió la unidad de los "Tigres voladores" y ésta fue reemplazada con unidades regulares de la aviación del ejército americano. Una de sus ideas más brillantes fue la de utilizar a los campesinos chinos para poner a punto un sistema —tan rústico como eficaz— de avistamiento de los aviones japoneses. Se encargó de la distribución, entre el campesinado chino, de miles de radios trasmisores del tipo más resistente y simple para usar, con la única disposición de señalar cualquier pasaje de aviones enemigos. De este modo, aun sin disponer de una regular red de escucha, de puestos de interceptación y de radar, Chennault logró estar preavisado inclusive con treinta minutos de anticipación acerca de la llegada de incursores nipones. Por lo tanto, tenía todo el tiempo suficiente para hacer que sus pilotos levantaran vuelo y llegaran a una altura superior a la habitual de los japoneses. Así, los caza americanos podían descender en picada a gran velocidad sobre las formaciones de bombarderos enemigas y, después de haberlas descompaginado, siempre aprovechando de la velocidad de picada, tenían muchas posibilidades de escapar a la interceptación de los Zero.

Uno de los argumentos preferidos de Chennault era que sus hombres debían imponer a los japoneses su propio modo de combatir, determinado por el tipo de aviones disponibles, y no someterse a la evidente superioridad enemiga trabando duelos aéreos en altura. Este justo modo de ver la situación y el resistente blindaje de los respaldos de los asientos de los caza americanos, fueron la verdadera causa de la cantidad de éxitos obtenidos por los "Tigres voladores".

En julio de 1942, la formación de voluntarios americanos se disolvió y unidades regulares de la aviación americana fueron enviadas apresuradamente a China y Birmania. Se creó una fuerza táctica aérea que, bajo el mando de Chennault, muy pronto logró hacer frente a los japoneses con idéntica habilidad y éxito que los "Tigres voladores". Entre tanto, otro brillante oficial americano, el teniente general Stilwell, estaba encargado de organizar las fuerzas chinas de tierra. Después de un período inicial de amplia colaboración, comenzaron a surgir diferencias entre Chennault y Stilwell dado que cada uno de ellos consideraba que la mayor parte de las provisiones trasportadas dificultosamente a China por vía aérea debía ser asignada a las propias fuerzas. La controversia debió llegar hasta Roosevelt para poder ser resuelta pero finalmente el ex jefe de los "Tigres voladores" venció; la fuerza táctica americana fue sustituida con la 14a. Air Force y Chennault fue ascendido a Mayor General. La nueva gran unidad entró en servicio el 10 de marzo de 1943.



Formación (izquierda) de P-40N del 80 Fighter Group de la 10a. Air Force en Nagahuli, India, en 1944 (Archivo Apostolo).
Abajo: una espectacular fotografía realizada por un bombardero americano de la 14a. Air Force el 16 de octubre de 1944. Mientras embarcaciones y docks en Kowlon arden en llamas en las costas de China ocupadas por los japoneses, un caza nipón vira para atacar a los incursores (Archivo Apostolo)

La "joroba"

Para hablar de la intervención de la aviación aliada en China es preciso citar necesariamente el esfuerzo logístico afrontado por los americanos para reabastecer desde la India a las bases chinas. Originariamente, los americanos y sus aliados habían tratado de valerse de un camino que serpenteaba a través de Birmania, pero desde los primeros meses de 1942, los japoneses habían logrado penetrar en esa región e interrumpir ese mismo camino. En consecuencia, no quedó otra alternativa que el abastecimiento aéreo: un largo trayecto de 800 km, que partía del noreste de la India, desde la región montañosa de Assam, y costeaba las cimas del Tibet para evitar los caza japoneses con asiento en las bases de Birmania septentrional. Al volar a pocos centenares de metros, y a veces también menos, al lado de la cadena de montañas (con picos que superaban los 6000 m), los pilotos americanos adquirieron la costumbre de llamar familiarmente al macizo montañoso "la joroba". De aquí el apodo que poco después pasó de la montaña a la misma ruta aérea y que, por cierto, quedó grabado durante mucho tiempo en el ánimo de aquellos pilotos que la recorrían continuamente.

La misión de los trasportes había sido confiada a un comando especial que tenía el nombre de Assam-Birmania-China y que, en consecuencia, todos llamaban ABC. Las tareas que debían afrontar eran obviamente espantosas, tanto por la distancia que debían recorrer, como por las condiciones operativas de los aeropuertos (todos absolutamente indignos de este nombre) y por los aviones de los cuales se disponía en esa época. En efecto, el servicio comenzó con los desgastados DC-3 de las líneas comerciales chinas y de algún otro operador económico; luego llegaron algunos C-47 americanos, versión militar del DC-3. Durante un cierto período, los trasportes de provisiones y la evacuación de civiles y heridos fueron efectuados inclusive con algunos bombarderos pesados de la primera unidad americana enviada a la India: siete cuatrimotores B-17 y un LB-30, variante de exportación del Liberator.

Este período es rico en anécdotas que parecerían inventadas si no existiese una indiscutible documentación. Por ejemplo, la misión de vuelo efectuada por un cierto teniente piloto de nombre Sartz, que debió decolar con un C-47 desde un campo de Birmania bajo el fuego de los japoneses que estaban invadiendo ese mismo campo. Pues bien, el teniente Sartz logró decolar indemne bajo el fuego y llevando a bordo nada menos que 73 civiles estibados en los 24 puestos que disponía el avión, y no sólo esto, sino que mejoró el record durante el vuelo, dado que llegó a destino con un pasajero más: había nacido uno a bordo durante el trayecto.

A veces, algún C-47 que volaba a lo largo de las fronteras birmanas, era enfrentado por los caza japoneses: entonces, no era difícil ver a la tripulación y los pasajeros correr a las ventanillas y abrir fuego contra el enemigo utilizando fusiles ametralladoras Thompson, del tipo que se hallaba en servicio en la infantería.

Llegan los bombarderos

A medida que la 14a. Air Force se organizaba bajo el correcto mando de Chennault, desde América llegaban bombarderos cada vez más eficientes (B-17, B-25 y B-24), con los cuales, después de haber conquistado el absoluto domi-





B-29 del 468 Group (izquierda) de la 20a. Air Force atacan instalaciones del aeropuerto de Mingaladon, en las cercanías de Rangún, en Birmania. Abajo: en un aeropuerto chino, etapa intermedia para aumentar el radio de acción en los ataques contra las ciudades japonesas, soldados chinos asisten a los americanos en el reabastecimiento de las "Superfortalezas". Más abajo: decolaje de un Boeing B-29 de la 20a. Air Force de una base en China para bombardear el centro de Yawata en la isla japonesa de Kyushu (Archivo Pafi)



nio del cielo, los americanos comenzaron a batir a los japoneses aun a larga distancia, llegando a atacar hasta buques en navegación en el Mar de la China. Naturalmente, para la conquista de la supremacía aérea había sido fundamental la gran cantidad de caza de la cual Chennault ahora podía disponer, pero también había favorecido de manera determinante la organización de avistamiento formada por los campesinos chinos.

En los primeros meses de 1944, los americanos comenzaron a examinar la posibilidad de emplear en el frente chino algunos de sus bombarderos pesados más modernos: los B-29, denominados "Superfortalezas volantes", capaces de volar a 9000 m de altura trasportando casi cinco toneladas de bombas a una velocidad de más de 550 km/h. El envío de los B-29 a Extremo Oriente representaba la fase ejecutiva del concepto madurado en la conferencia de El Cairo de 1943, cuando se había decidido comenzar el bombardeo a ciudades e instalaciones del territorio metropolitano japonés partiendo desde aeropuertos situados en China. En mayo de 1944, los B-29 comenzaron a llegar a la India y, en un principio, establecieron su base en Calcuta.

Naturalmente, el trayecto aéreo hasta las islas japonesas era demasiado largo, inclusive para aviones con un radio de acción tan elevado y, en consecuencia, se hacía necesaria una base intermedia en China, donde las "Superfortalezas volantes" se reabastecerían de bombas y combustible. La localidad escogida fue Cheng-tu: miles de "coolies" chinos fueron alistados por los americanos para crear, con los rudimentarios medios disponibles, una pista suficientemente larga y sólida. El 15 de junio de 1944, por primera vez después de la incursión de Doolittle en Tokio, 68 B-29 atacaron el territorio metropolitano japonés: quince de estos cuatrimotores lograron alcanzar las acerías Yawata en la isla de Kyushu. Para la crónica, el primer B-29 que desenganchó las bombas sobre el blanco fue el "King Size" del piloto Wilbur Morrison. Para la acción, las tripulaciones americanas habían recurrido intensamente al empleo de los radares instalados a bordo.

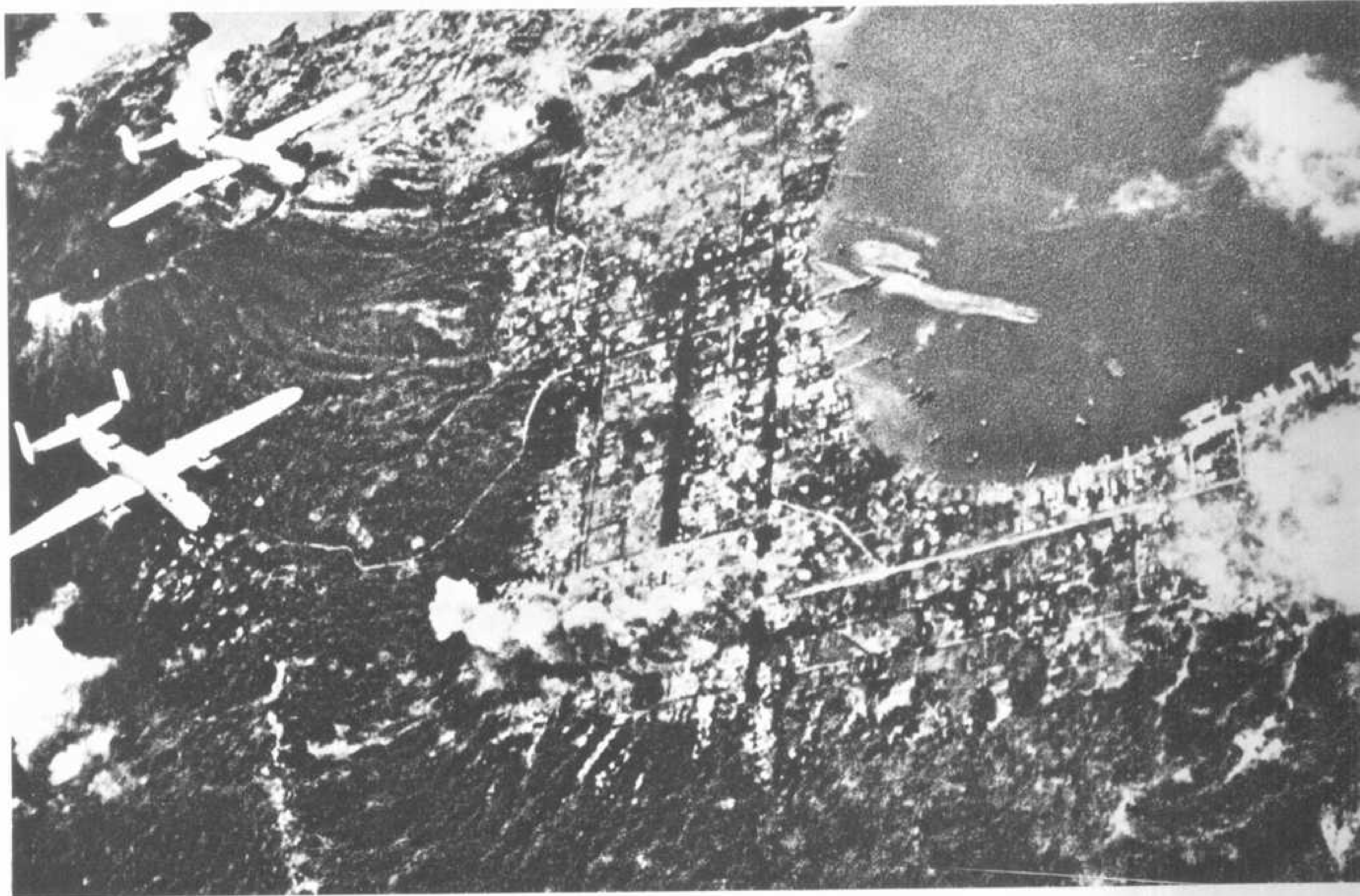
Prosiguiendo con sus incursiones, en los meses siguientes los B-29 que partían desde las bases indias y chinas atacaron objetivos situados no sólo en Japón sino en Tailandia, Birmania, Corea, llegando hasta la Manchuria, las islas de Formosa y Sumatra y, por lo menos en un caso, inclusive hasta Singapur, recorriendo en esta sola misión más de 6000 km en vuelo.

La logística de estas operaciones requería un esfuerzo muy costoso para los americanos; en efecto, se necesitaban nada menos que doce vuelos de aviones a lo largo de la "joroba" para poder trasportar la carga de bombas y combustible necesaria para un solo B-29 para efectuar una incursión. En consecuencia, se decidió que las bases de B-29 serían trasladadas a los territorios más avanzados disponibles, a medida que se continuase el "salto de rana" en el Pacífico. Entre tanto, los japoneses empezaron a preocuparse mucho con el comienzo de estos bombardeos y programaron una serie de incursiones sobre Cheng-tu. Estas incursiones no consiguieron la finalidad de perturbar la capacidad operativa de los bombarderos americanos, que se detenían en la pista sólo el tiempo necesario para reabastecerse y tampoco existían allí costosas o complicadas instalaciones para destruir. Además, la superioridad aérea conquistada por los caza de Chennault disuadió rápidamente a





Caza americanos P-51B "Mustang" (izquierda) pertenecientes al 351 Fighter Squadron, fotografiados en el verano de 1944 en una base china. Aviones de este tipo efectuaban la escolta de los B-29 en las misiones diurnas (Archivo Apostolo). Abajo: un ataque de bombarderos medianos americanos B-25 sobre objetivos de una ciudad ocupada por los japoneses. Más abajo: para reabastecer a las unidades del general Wingate que operaban al otro lado de las líneas enemigas en Birmania, los ingleses utilizaron también aviones de trasporte que, donde fuera posible, aterrizaban en el territorio enemigo controlado por los comandos. Aquí un C-47 ha traído provisiones a una unidad del Long Range Penetration Group



los aviones de la marina y el ejército japoneses de repetir los ataques. Los japoneses intentaron entonces obtener los mismos resultados con ataques efectuados de noche, pero en octubre de 1944 Chennault puso en servicio algunos aviones de interceptación nocturna dotados de radar y, muy pronto, las dos aviaciones niponas se vieron obligadas a suspender toda tentativa de ataque.

Bombas incendiarias

Mientras tanto, en agosto de 1944, había sido puesto al frente del 20 Bomber Command, del cual dependían todos los B-29 trasladados a la India, el general Curtis LeMay, quien muy pronto demostraría ser un hombre de indiscutible energía y capaz de tomar decisiones que en lo sucesivo tendrían repercusiones de notable importancia en la técnica del bombardeo estratégico.

En ese mismo tiempo, en los Estados Unidos se habían puesto a punto nuevas bombas incendiarias, previendo precisamente la extensión de los ataques aéreos al territorio metropolitano japonés. Bajo la conducción de un científico que había vivido 18 años en Japón, se reconstruyó en el estado americano de Utah una aldea totalmente japonesa. La reproducción fue perfecta, empleando auténticos materiales traídos con naves de trasporte desde las islas Hawaii. Además, junto a la aldea se constituyó una sección de bomberos provista con los mismos medios antiincendio de los que disponían los bomberos japoneses, de modo que se pudiera verificar en reales condiciones operativas las posibilidades del enemigo de neutralizar los efectos de las bombas incendiarias. Estas nuevas bombas habían sido realizadas con el aporte fundamental de los oficiales técnicos de algunas sociedades petrolíferas, entre ellas la Standard Oil; de la colaboración con las fuerzas armadas nació el "napalm", una mezcla gelatinosa de nafteno, grasa de coco y otros compuestos inflamables que producía un calor elevadísimo y que por sus características de viscosidad se pegaba en todas partes, revelándose extremadamente mortífera.

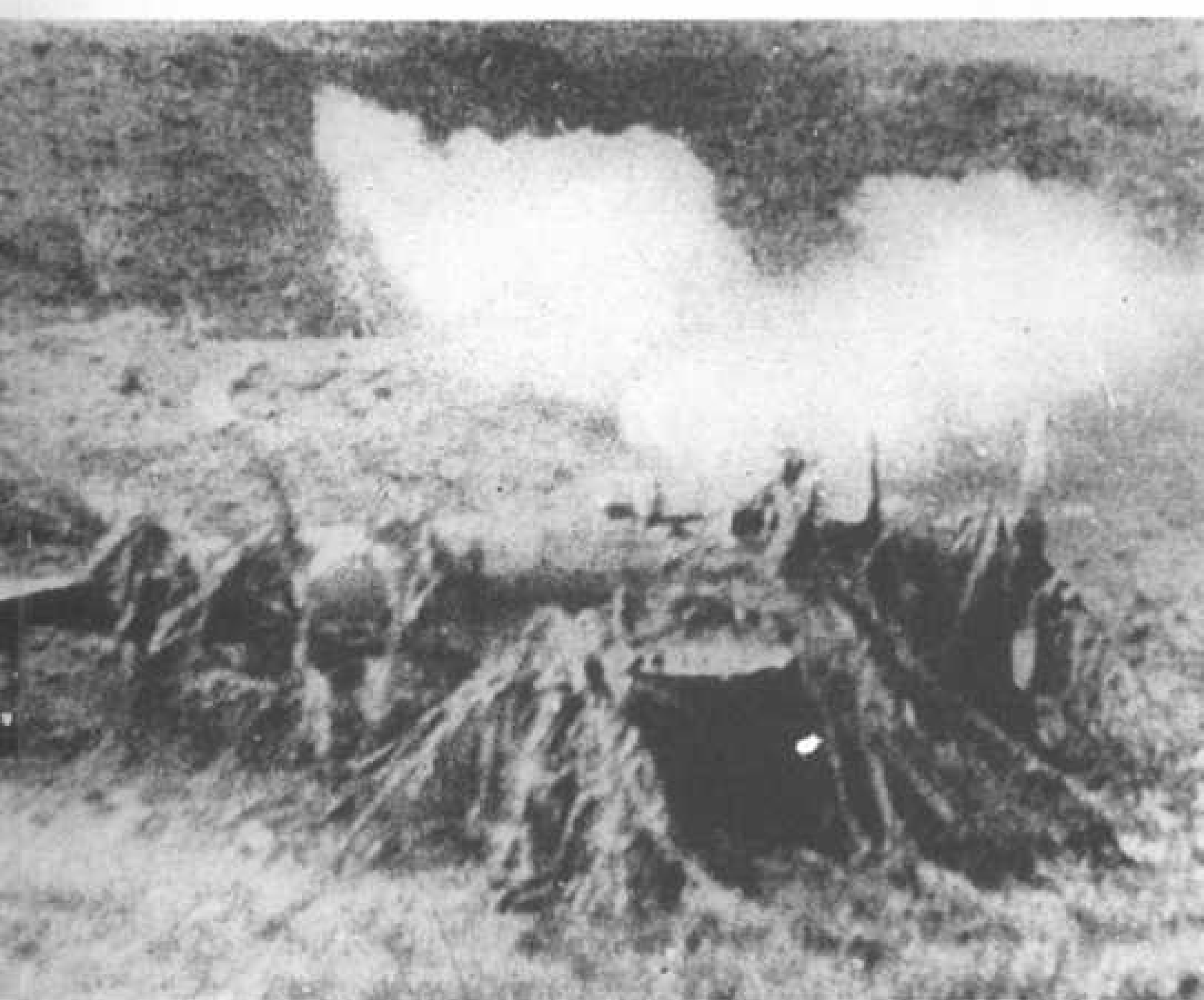
En diciembre de 1944, Chennault convenció a LeMay para que efectuara un ataque utilizando solamente bombas incendiarias y haciendo volar a los B-29 a baja altura. Hasta ese momento, las "Superfortalezas volantes" habían operado sobre los objetivos enemigos lanzando bombas de demolición de alto explosivo, desde alturas superiores a los 8000 metros. Chennault demostró que a baja altura, los B-29 podían trasportar un tonelaje de bombas incendiarias de casi el doble. A Curtis LeMay le correspondió el mérito de haber acogido la sugerencia de Chennault: la primera incursión de este tipo fue llevada a cabo sobre el puerto chino de Hankow, una de las más provistas bases japonesas, y obtuvo un éxito extraordinario. La incursión se efectuó el 18 de diciembre e inmediatamente después de que los B-29 pasaran a baja altura, formaciones de B-25 atacaron a treinta metros de altura baterías antiaéreas y otros pequeños blancos, mientras que otras formaciones de Liberator desenganchaban bombas de

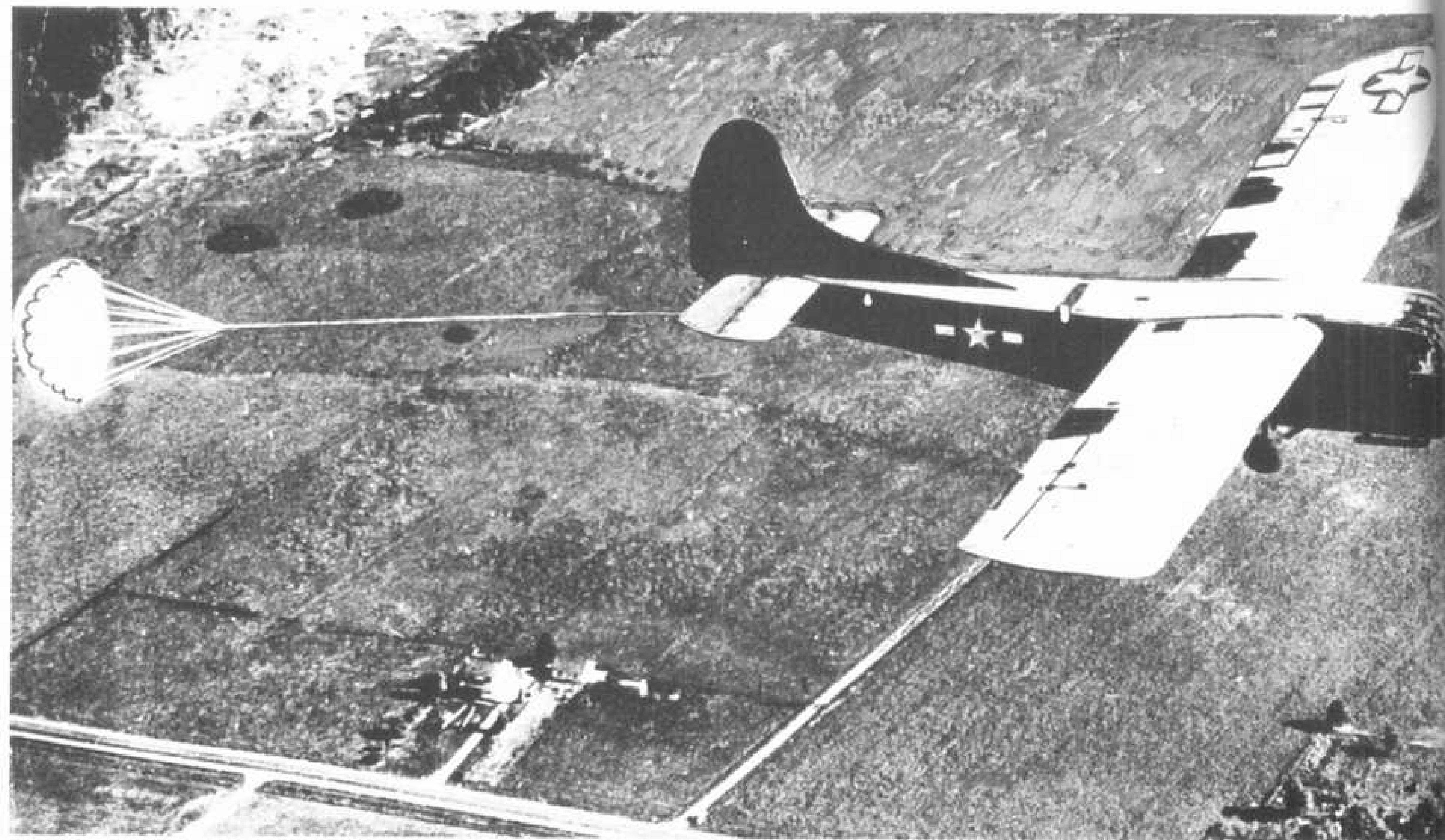


demolición desde gran altura. La protección estaba asegurada por caza americanos Mustang y Thunderbolt, mientras que otras decenas de P-40 piloteados por chinos cruzaban a gran altura. El éxito fue total y las instalaciones del puerto de Hankow continuaron ardiendo durante tres días. Fue una especie de prueba general de las incursiones sobre Tokio y

Lanzamiento de paracaidistas americanos (izquierda) en la localidad de Kamira en las Indias Holandesas (Archivo Apostolo).
Izquierda, abajo: un monomotor japonés Nakajima "Oscar" mimetizado para tratar de escapar al reconocimiento y sometido al fuego de los aviones aliados (Archivo Bignozzi).
Derecha: un planeador estadounidense Waco CG-4 "Hadrian", para reducir la distancia de aterrizaje utiliza un paracaídas especial aplicado a la cola de acuerdo con una técnica que se volvería corriente con la llegada de los aviones de chorro (Archivo Apostolo)







otras ciudades japonesas que empezaría de allí en pocos meses, desde febrero de 1945, cuando comenzaron a estar disponibles las bases avanzadas de Guam y las Marianas. Entre otras cosas, la idea de emplear los B-29 a baja altura demostró ser perfecta y las pérdidas resultaron insignificantes, mientras que la precisión del tiro impresionó muchísimo al general LeMay.

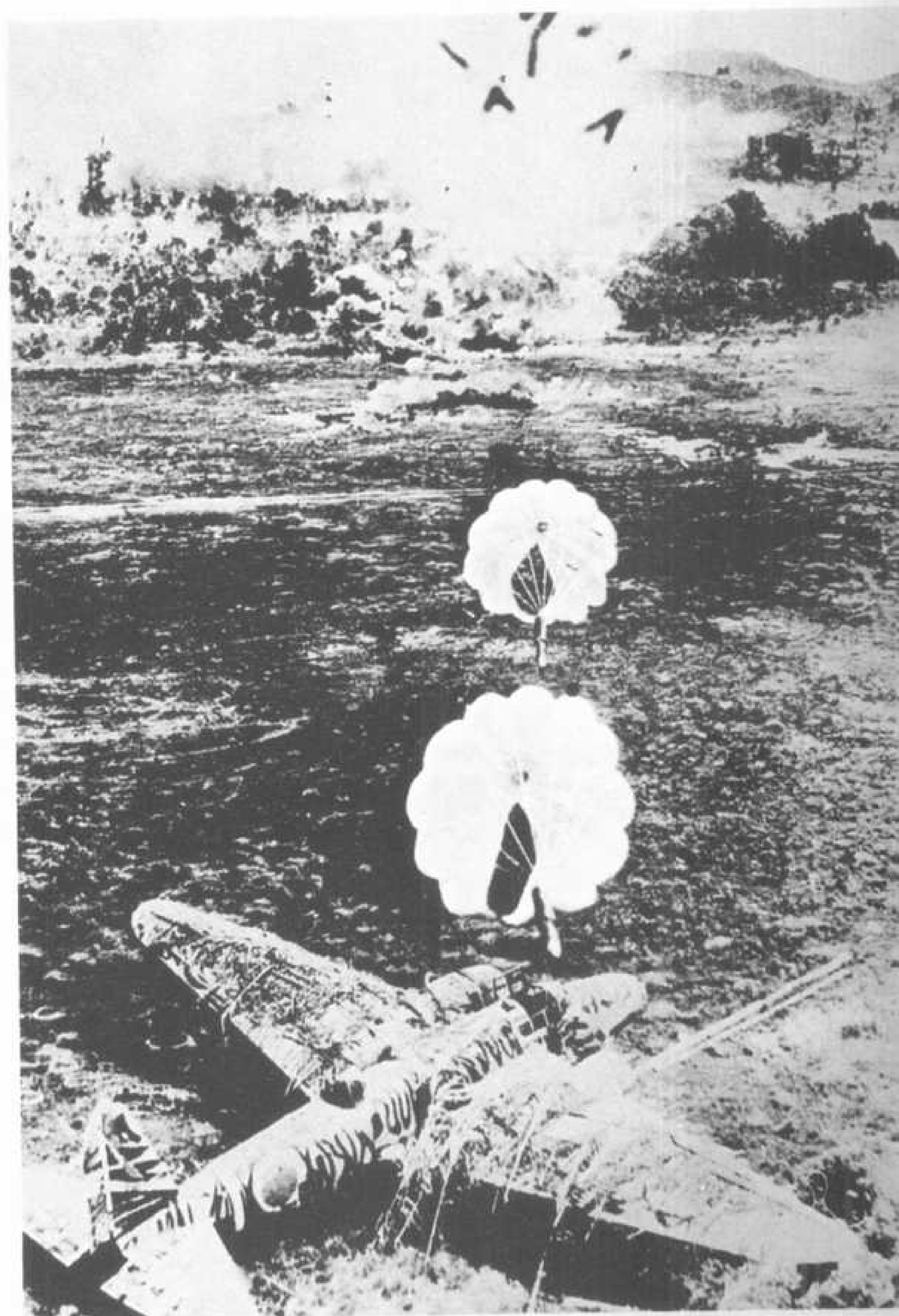
El empleo de los planeadores

En Extremo Oriente, los americanos y los ingleses recurrieron más de una vez a los planeadores. El empleo de los silenciosos aviones sin motor fue planificado originariamente para reabastecer a las tropas del general inglés Wingate, el especialista en guerrilla que había dirigido operaciones de este tipo en Palestina y que, posteriormente, había organizado las tropas dispersas del Negus durante la reconquista de Etiopía. La teoría de Wingate, que consistía en combatir la acción japonesa en Birmania haciendo operar grandes unidades terrestres detrás de las líneas niponas, había suscitado un vivísimo interés en Churchill que, con su intervención, había permitido superar todas las dificultades.

En muchos casos, las unidades de Wingate fueron trasportadas detrás de las líneas enemigas mediante planeadores: generalmente, eran remolcados dos a la vez por un solo Dakota y sólo en lo sucesivo se volvió al remolque de un planeador por cada bimotor, a causa de las dificultades surgidas al cruzar las cadenas de montañas de la India septentrional. Los americanos lograron hacer descender a sus planeadores inclusive de noche en pequeños claros en la gran jungla birmana. Dos de estos claros, los únicos suficientemente grandes existentes en una zona de muchos centenares de kilómetros cuadrados, fueron llamados en código "Broadway" y "Piccadilly" y las respectivas operaciones tomaron el mismo nombre. No todo salió bien, porque, especialmente en los primeros aterrizajes, muchos planeadores chocaron entre sí o se estrellaron contra troncos de árbol ocultos por las altas hierbas de la jungla, troncos de árbol que los mismos japoneses diseminaban en los claros precisamente para evitar aterrizajes de aviones americanos. En lo sucesivo, el empleo combinado de paracaidistas y planeadores facilitó estas operaciones y para mayor seguridad de los americanos permitió inclusive que los planeadores decolaran desde estos claros de la jungla sin que los DC-3 militares estuviesen obligados a aterrizar allí. El sistema funcionaba así: el planeador, generalmente cargado de heridos que debía evacuar, era colocado en uno de los lados del claro; el cabo de remolque formaba una especie de lazada que era mantenida levantada a unos metros de tierra por un frágil tablado de bambú, el avión remolcador sobrevolaba a baja altura el claro haciendo pender un corto cable provisto de un gancho en el extremo y, cuando el gancho entraba en contacto con la lazada del cable de remolque, arrancaba literalmente al planeador de tierra haciendo que levan-



En orden descendente: Un tractor remolca hasta la línea de vuelo a un B-25 de la aviación holandesa que operaba desde bases australianas contra los territorios de las Indias Orientales controlados por los japoneses (Archivo Apostolo).
En Borneo, aviones aliados atacan con bombas de caída retardada por paracaídas, un campo de aviación enemigo. En primer plano, un bimotor japonés Sally. Los paracaídas impedían que el estallido inmediato de las bombas dañase los aviones que atacaban a bajísimas alturas (Archivo Pafi).
B-25 americanos atacan con bombas provistas de paracaídas de freno un aeropuerto japonés en Wewak, en Nueva Guinea (Archivo Coggi)



tara vuelo. Con el tiempo, el sistema se generalizó y su uso se volvió casi habitual por parte de los pilotos americanos.

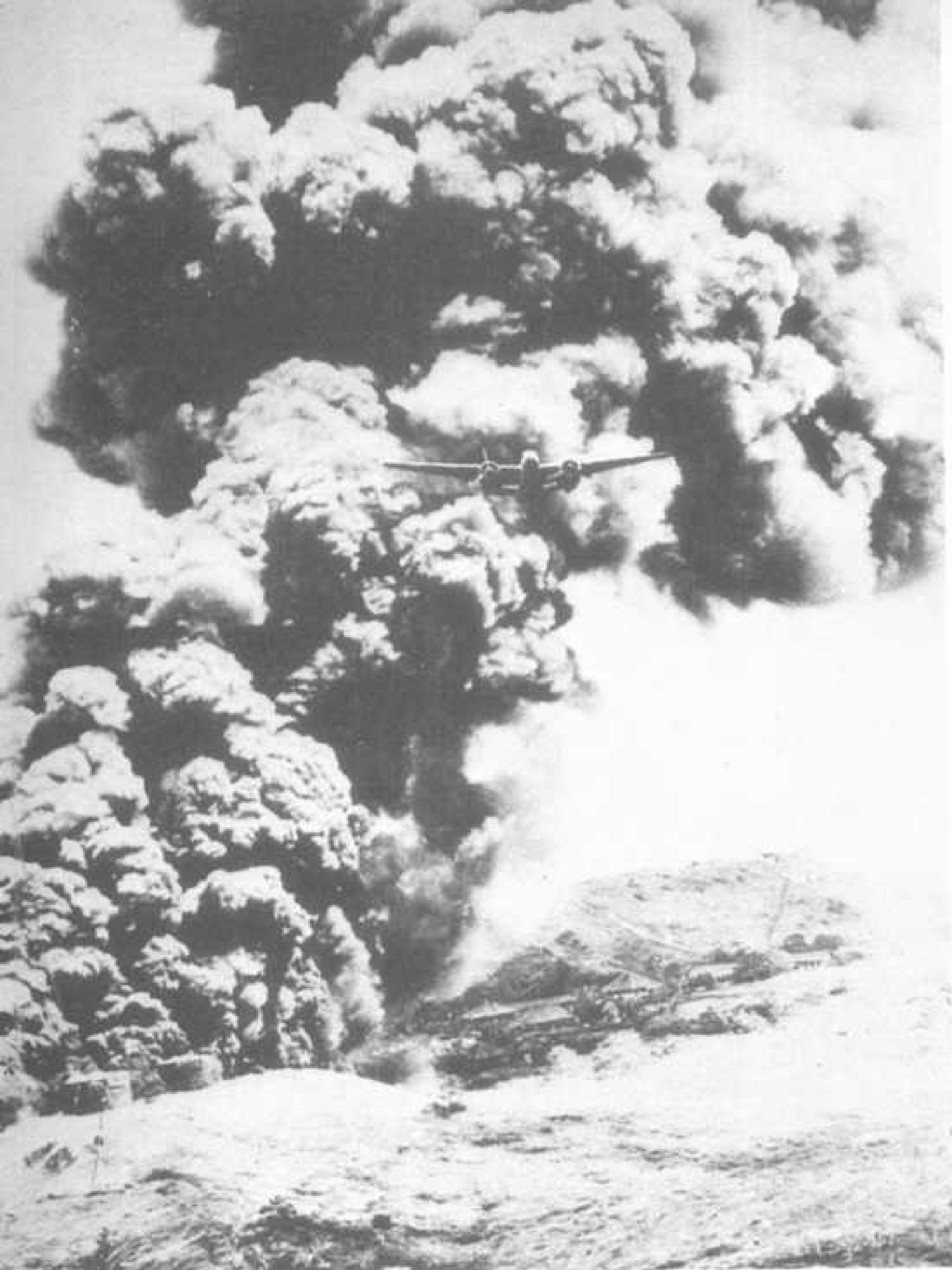
Otro importante ejemplo de empleo de planeadores tuvo lugar en Nueva Guinea. En esta isla, angosta y alargada, los japoneses habían desembarcado desde las primeras semanas del conflicto: pretendían apoderarse de ella totalmente para lanzar una ofensiva contra Australia, preludio para un posterior desembarco. En realidad, las tropas japonesas no lograron superar la cadena de los montes Stanley, que constituye la línea divisoria central de Nueva Guinea. Por lo tanto, al norte de los montes estaban los japoneses y en la parte meridional las tropas aliadas. Dado que el sobrevuelo de la cadena montañosa resultaba muy dificultoso para aviones militares no adecuados a volar a grandes alturas a causa de la pesada carga de combustible que debían trasportar, se perdían muchos aparatos. Entonces se decidió construir un aeropuerto de emergencia precisamente en medio de la jungla entre las líneas japonesas y las aliadas. Pues bien, el aeropuerto se realizó gracias al lanzamiento de hombres y materiales mediante planeadores y, además, los americanos lograron convencer para que colaboraran con ellos a las salvajes tribus de reducidores de cabeza que poblaban aquellas junglas, tribus que jamás habían visto aviones y para las cuales era desconocido inclusive el empleo de las armas de fuego.

Japón se defiende

Si la batalla de Midway había marcado la detención de la expansión japonesa, y si Guadalcanal había puesto en marcha la recuperación americana, 1943 fue, por cierto, el año en que los japoneses perdieron toda esperanza de lograr defender los territorios conquistados en Asia y el Pacífico. Sobre todo en el Pacífico, la presión americana se volvió extremadamente intensa y, con la esperanza de atenuarla, Japón agotó su propia flota y su propia aviación.

En 1943, la superioridad americana en el aire apareció evidente: en los doce meses de ese año, los japoneses perdieron 6203 aviones y 4824 aviadores. A fines de 1943, las pérdidas habían aumentado en total, en lo que concernía a la aviación, a 7096 aviones y 7186 hombres, cifra que superaba más de tres veces la cantidad de aviones de que disponía Japón al comienzo de la guerra. De esta cifra total, aproximadamente la mitad (3264 aviones) estaba representada por aviones de caza; 1119 eran los bombarderos perdidos por los portaaviones y 1087 los bombarderos con base en tierra destruidos en combate. La reducción más grave concernía a las unidades de caza, con la desaparición de más de 2100 pilotos que no podían ser sustituidos en tan breve tiempo. Japón tampoco había sabido proyectar, como habían hecho en cambio los americanos, un programa de adiestramiento tal que permitiese el envío regular de refuerzos. Además, por primera vez, los japoneses advertían la carencia de una gran flota mercante para el trasporte de los hombres y materiales bélicos necesarios y para el envío de materias primas, principalmente petróleo, goma, hierro y cobre, de los países ocupados a las industrias del territorio metropolitano. Los astilleros no lograban cubrir las pérdidas de flota y, en consecuencia, careciendo de

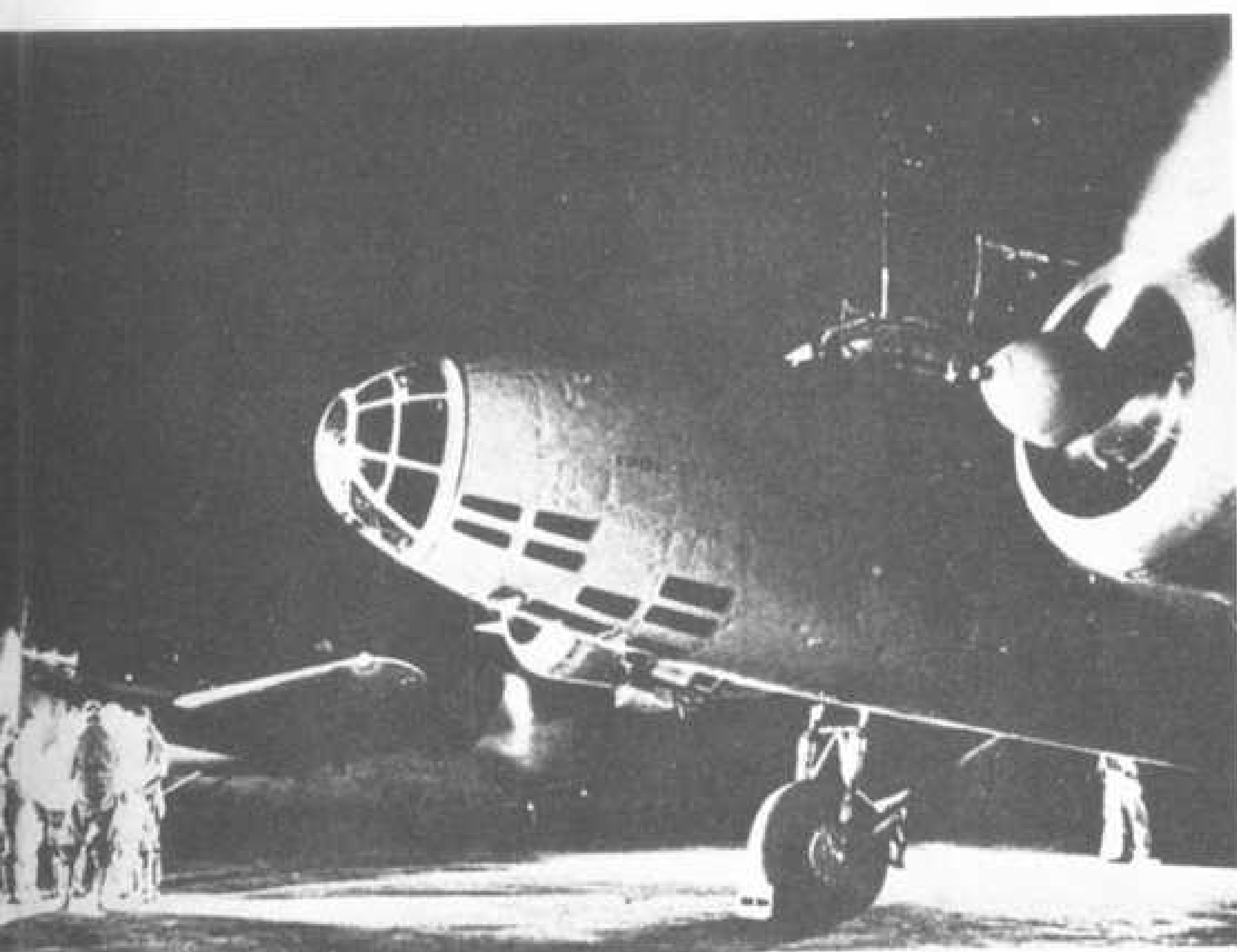




A la izquierda, en orden descendente: un bimotor Douglas A-20 de la 5a. Air Force americana sobrevuela la hoguera de un depósito de combustible japonés bombardeado en Ceram, en las Indias Holandesas (Archivo Apostolo). Mitsubishi Ki-21 IC de la escuela de bombardeo nocturno de Hamamatsu. Un Beaufighter de la aviación inglesa en una franja de aterrizaje en Maddalay, en Birmania (I.W.M.). Regreso a la base de un monomotor de ataque Vultee "Vengeance" empleado en Birmania por la aviación británica (I.W.M.). A la derecha: bimotores japoneses de bombardeo Nakajima Ki-49 "Helen" fotografiados en el campo de Kalidjati, en Java (Archivo Apostolo)

materias primas, la industria aeronáutica no lograba completar los programas de nuevos aviones requeridos por la marina y la aviación, a las cuales se les había prometido en total 50000 aviones nuevos para fines de 1944.

Además, el dominio americano del aire era tal que la marina y el ejército del Sol Naciente habían perdido rápidamente toda flexibilidad operativa. No sólo la acechanza de los submarinos, sino también la de los aviones amenazaba la existencia de todo convoy, aunque fuese de poca importancia. Poco a poco, entre las islas Salomón, Nueva Bretania y Nueva Guinea, el tráfico japonés naval se redujo hasta volverse casi inexistente. Como había sucedido para los ítalo-alemanes en el Mediterráneo, la férrea vigilancia desde el cielo y el sistemático ataque de todo barco, cualquiera fuese su tamaño, obligaron a la marina japonesa a utilizar para el trasporte de hombres y materiales, flota de guerra de superficie y submarinos.



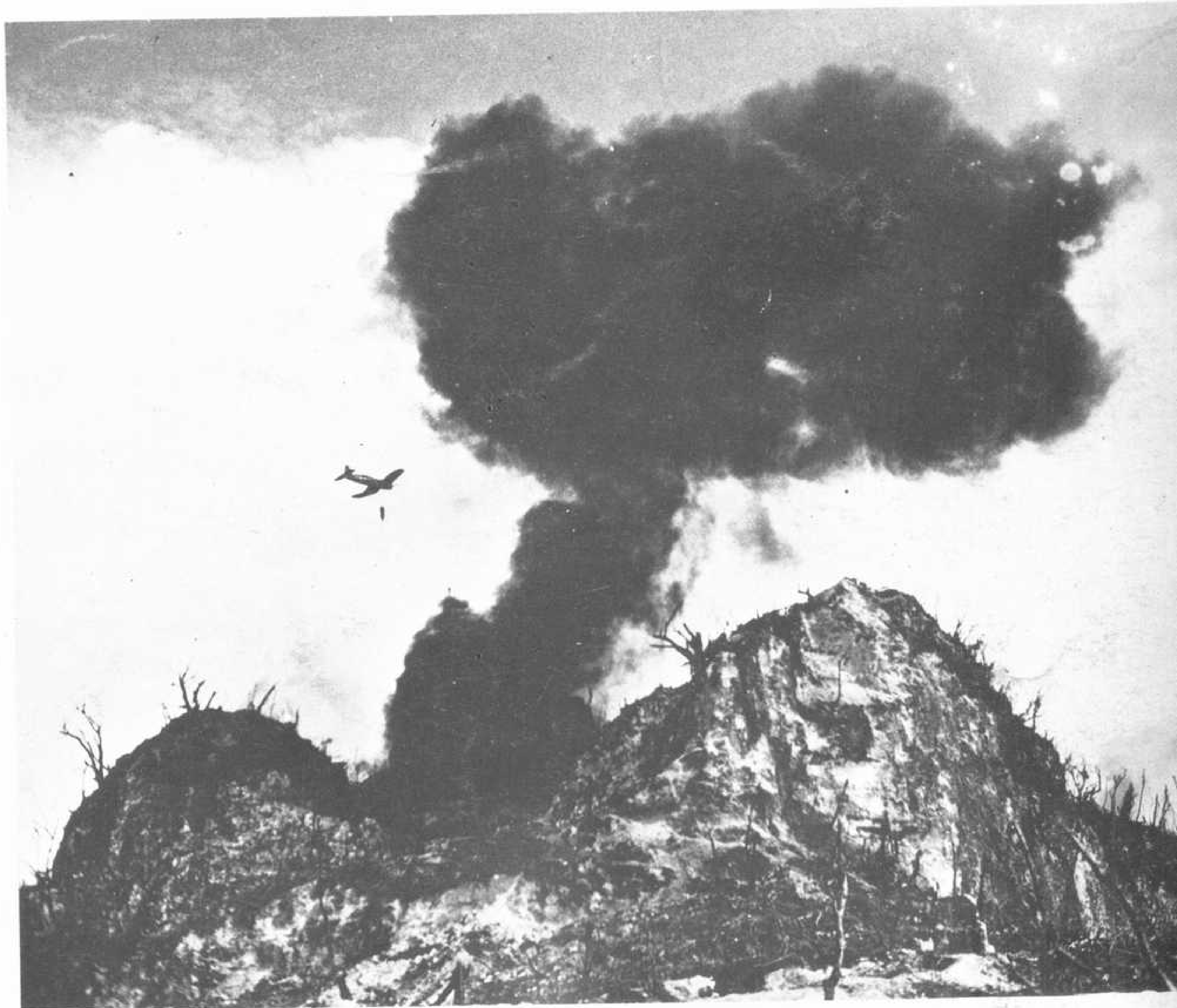
En marzo de 1944, uno de los episodios más sangrientos de la guerra se produjo en el Mar de Bismarck, y puede servir como testimonio de la difícil situación en que se hallaban las fuerzas armadas del Sol Naciente. Se había decidido enviar un contingente de algunos miles de hombres para reforzar las tropas que operaban en Nueva Guinea, para aliviar la presión de los australianos y los americanos que, por cierto, anunciaba una próxima reconquista de la isla. Del 1º al 3 de marzo de 1943, alrededor de 140 aviones de la 5a. Escuadra americana y de unidades australianas atacaron ininterrumpidamente de día y de noche el convoy de 17 naves que comprendía ocho buques de trasporte. Todos los buques fueron hundidos. Pero los aliados aún no estaban satisfechos, porque de los 5000 hombres que trasportaba el convoy, por lo menos 3000 se habían salvado en lanchas de salvataje y grandes balsas que continuaban navegando hacia la costa. El 4 de marzo, por lo tanto, se dio la orden de que los A-20 americanos y los "Beaufighters" australianos atacasen esas lanchas. Ambos tipos de aviones eran bimotores con pesado armamento ofensivo de cañones y ametralladoras. Las lanchas japonesas fueron literalmente destrozadas y los 3000 soldados que se hallaban abarrotados allí perecieron todos sin que la intervención de su aviación lograse garantizar por lo menos un mínimo paraguas de protección.

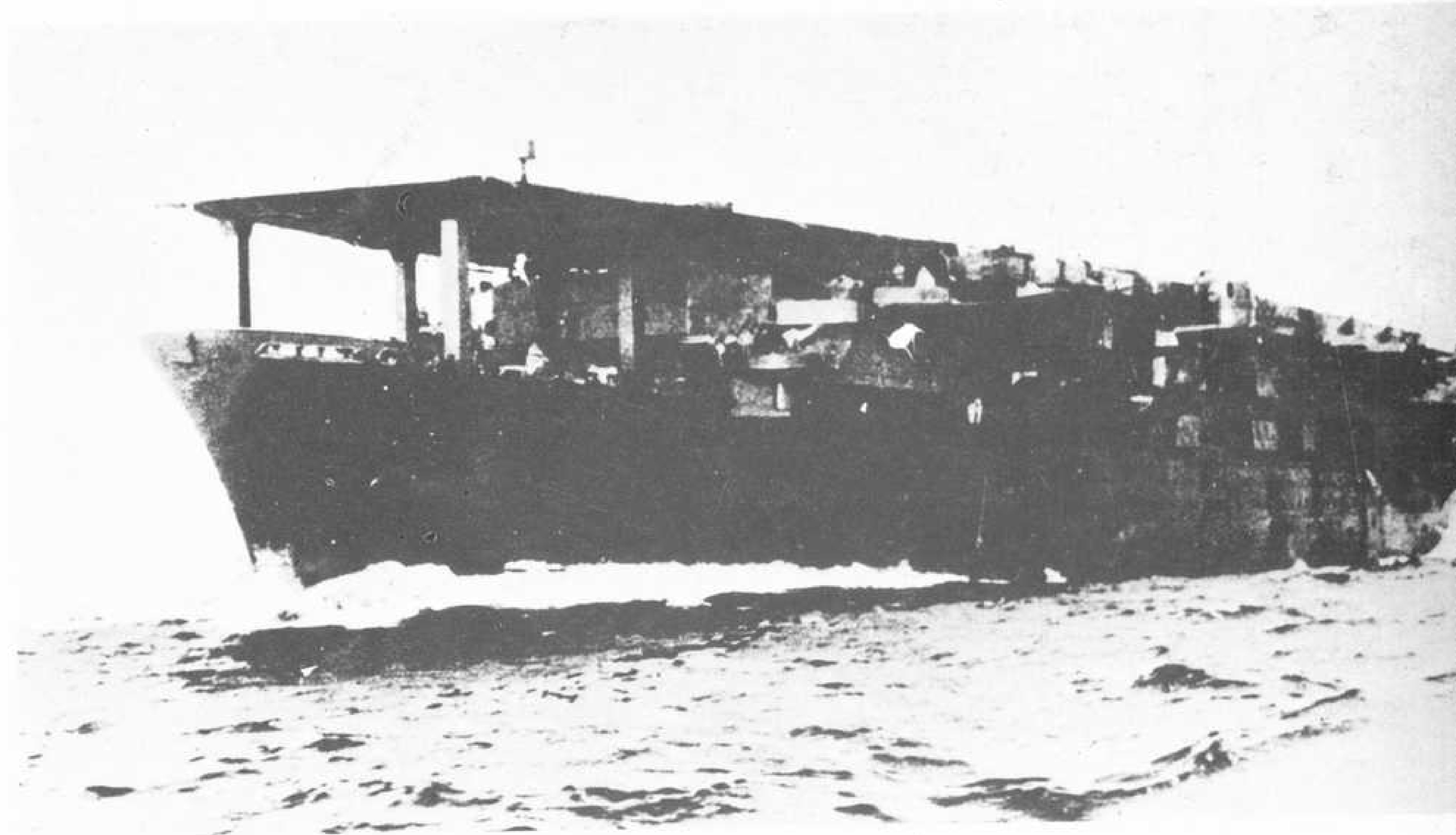






Un Corsair de la marina americana (derecha) ataca objetivos japoneses sobre una colina en la isla de Peleliu (Archivo Pafi). Abajo: el portaaviones japonés Kaiyo de 14000 toneladas, que había sido derivado de un buque mercante argentino





Japón en la tenaza

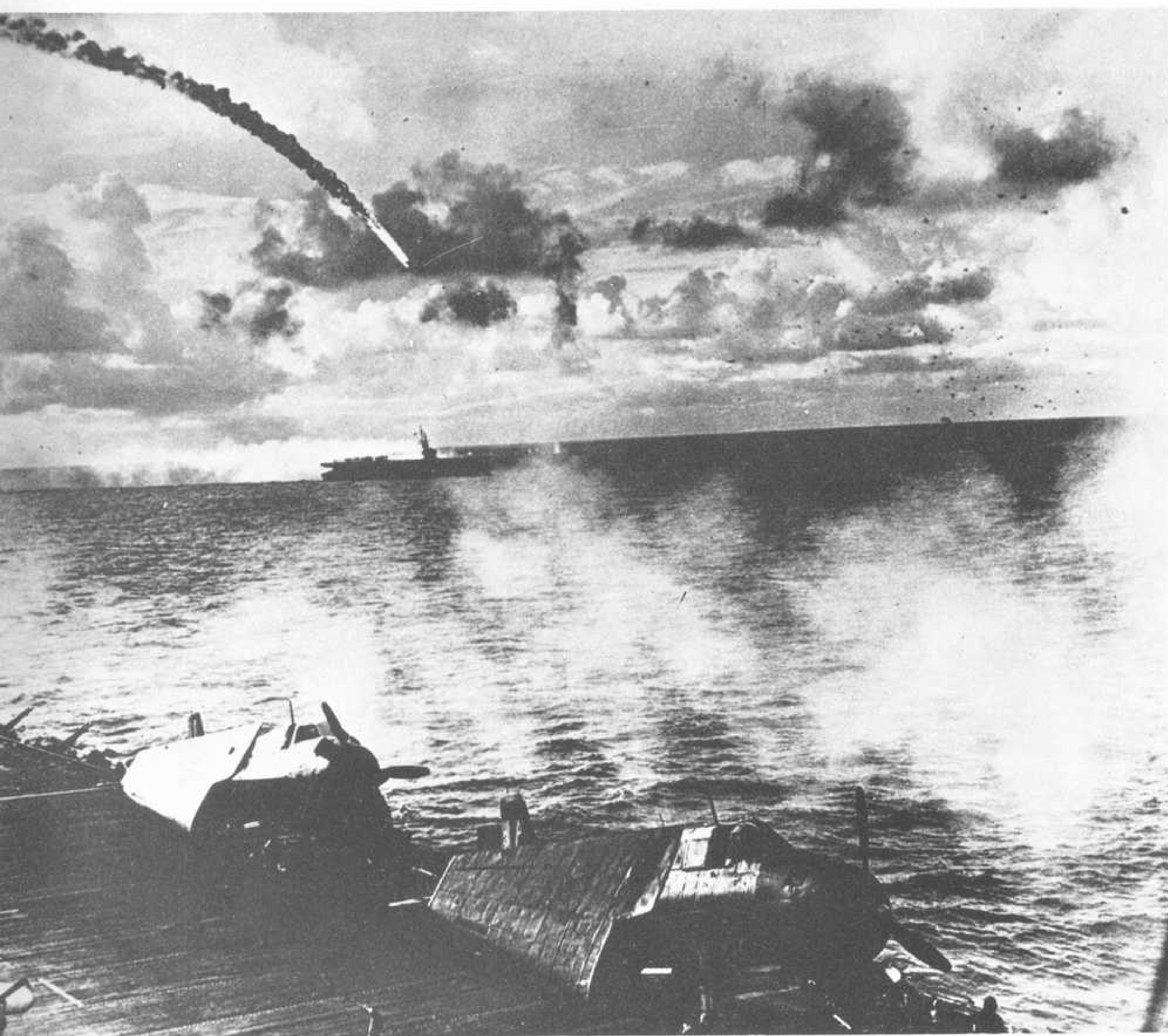
Después de la conquista definitiva de Guadalcanal, la batalla de las Salomón no podía considerarse aún terminada y los japoneses parecían muy decididos a resistir el avance americano donde fuese posible y, en particular, en cada una de las islas del grupo. Pero en junio de 1943, el almirante Halsey los tomó por sorpresa desembarcando en la isla de Nueva Georgia, que fue conquistada definitivamente a mediados del siguiente mes de agosto. Aun los más firmes jefes militares de Japón hubieran tenido que deducir que el éxito de la guerra parecía ineluctablemente signado; tampoco se podía esperar un revés de los aliados en el frente occidental, donde el período afortunado del Eje parecía ahora remoto en el tiempo.

No obstante esto no prevaleció el buen sentido, ese buen sentido que permitiría a los japoneses retirarse con todas sus fuerzas al grupo de las islas Marianas, último baluarte desde el cual defender el territorio metropolitano. Negándose a tomar una decisión semejante, que algún jefe militar había formulado tímidamente, éstos se privaron de la posibilidad de poder oponerse a los americanos, con fuerzas navales, aéreas y terrestres de cierta importancia.

En setiembre de 1943, el ejército y la marina de los Estados Unidos perfeccionaron —no sin inconvenientes, debido principalmente al papel de preeminencia que el jefe de Estado Mayor del Ejército en el frente del Pacífico, Mac Arthur, pretendía para sí— sus planes estratégicos para el futuro inmediato. Las fuerzas aliadas avanzarían hacia Japón siguiendo dos caminos: uno, confiado al ejército, preveía la reconquista total de Nueva Guinea y, en consecuencia, la ocupación de las Filipinas; el otro, confiado a la marina, contemplaba una vía más rápida que la efectuada combatiendo alrededor de las Salomón, o sea la famosa avanzada en "salto de rana" cruzando el Pacífico central. De este modo, la marina confiaba llegar cuanto antes a Guam, isla principal del grupo de las Marianas, desde cuyas pistas sería posible bombardear directamente a Japón con las "Superfortalezas volantes". A decir verdad, el general Mac Arthur trató una vez más de que le confiaran el puesto más importante, arrastrando hacia sí la mayor parte de los recursos aeronavales americanos, pero después de recurrir nuevamente a Washington se confirmaron las dos líneas convergentes de marcha hacia Japón.

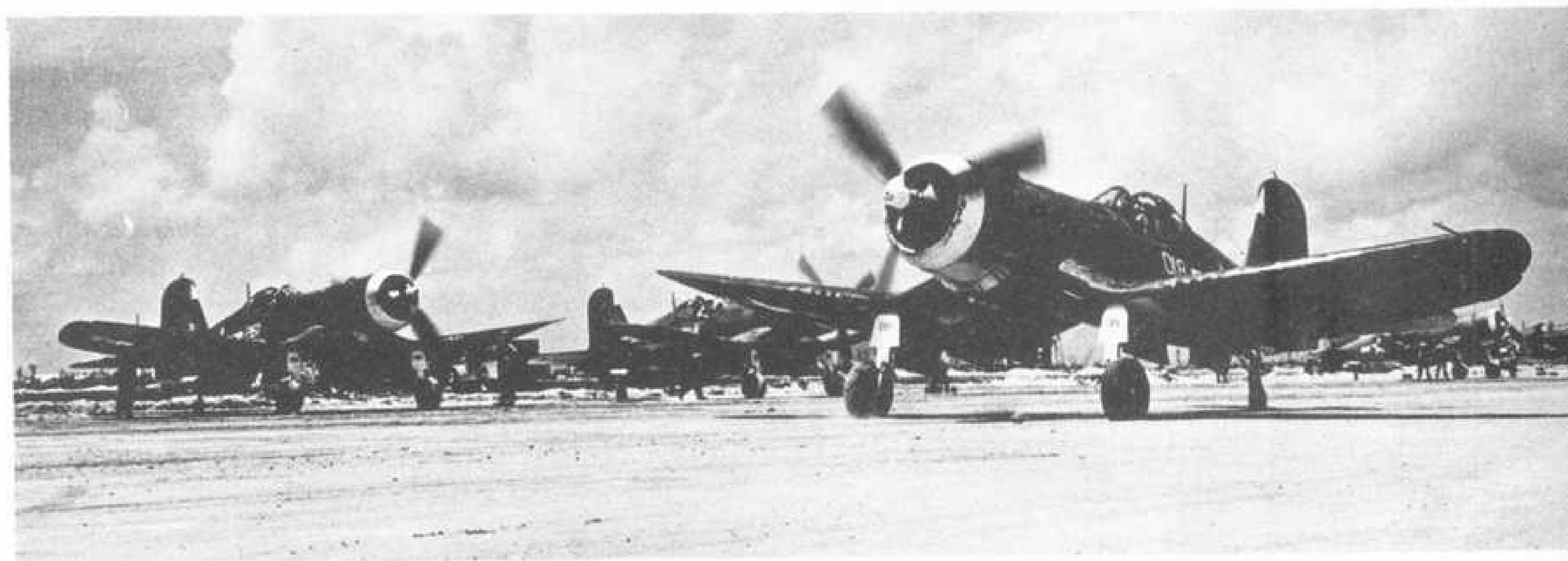
El "salto de rana"

El avance en el Pacífico central fue confiado al almirante Nimitz y comenzó en la segunda mitad de noviembre de 1943, con desembarcos casi simultáneos en dos islas del grupo de las Gilbert: el atolón de Makin y el de Tarawa. En este último islote, la resistencia japonesa



Uno de los 402 aparatos japoneses (izquierda) derribados por los Aliados durante las operaciones de Leyte, precipita al mar entre dos portaaviones americanos (Archivo Coggi). Aquí abajo: en una pista realizada en la playa de Peleliu, decolan los Corsair del Squadron de los "Death Dealers", perteneciente a la 2a. Air Wing de la aviación de los Marines (Archivo Pafi). Abajo, izquierda: en marzo de 1945, una fragata japonesa se hunde bajo el ataque de los B-25 del Squadron "Apache" de la aviación estadounidense (Archivo Pafi). Abajo, derecha: una Superfortaleza decola para un vuelo de prueba desde una pista recién preparada en la región de Saipán, conquistada poco antes a los japoneses. Desde esta base, los B-29 comenzaron inmediatamente violentos ataques contra el territorio nipón (Archivo Pafi)

fue tenaz y los americanos sufrieron importantes pérdidas. La técnica era la misma que se había empleado para las anteriores operaciones anfibias y muy pronto se volvió habitual para las fuerzas aeronavales de Nimitz. En los días anteriores al desembarco, los aviones de la marina bombardeaban sin cesar los aeropuertos enemigos tratando de destruir en tierra la mayor cantidad posible de aviones. Luego seguía, a pocas horas del desembarco, un intenso bombardeo desde el aire y del mar y, por último, bajo la protección de un paraguas de cazabombarderos que tenían la tarea de atacar las defensas japonesas en vuelo rasante, desembarcaban las unidades de marines.

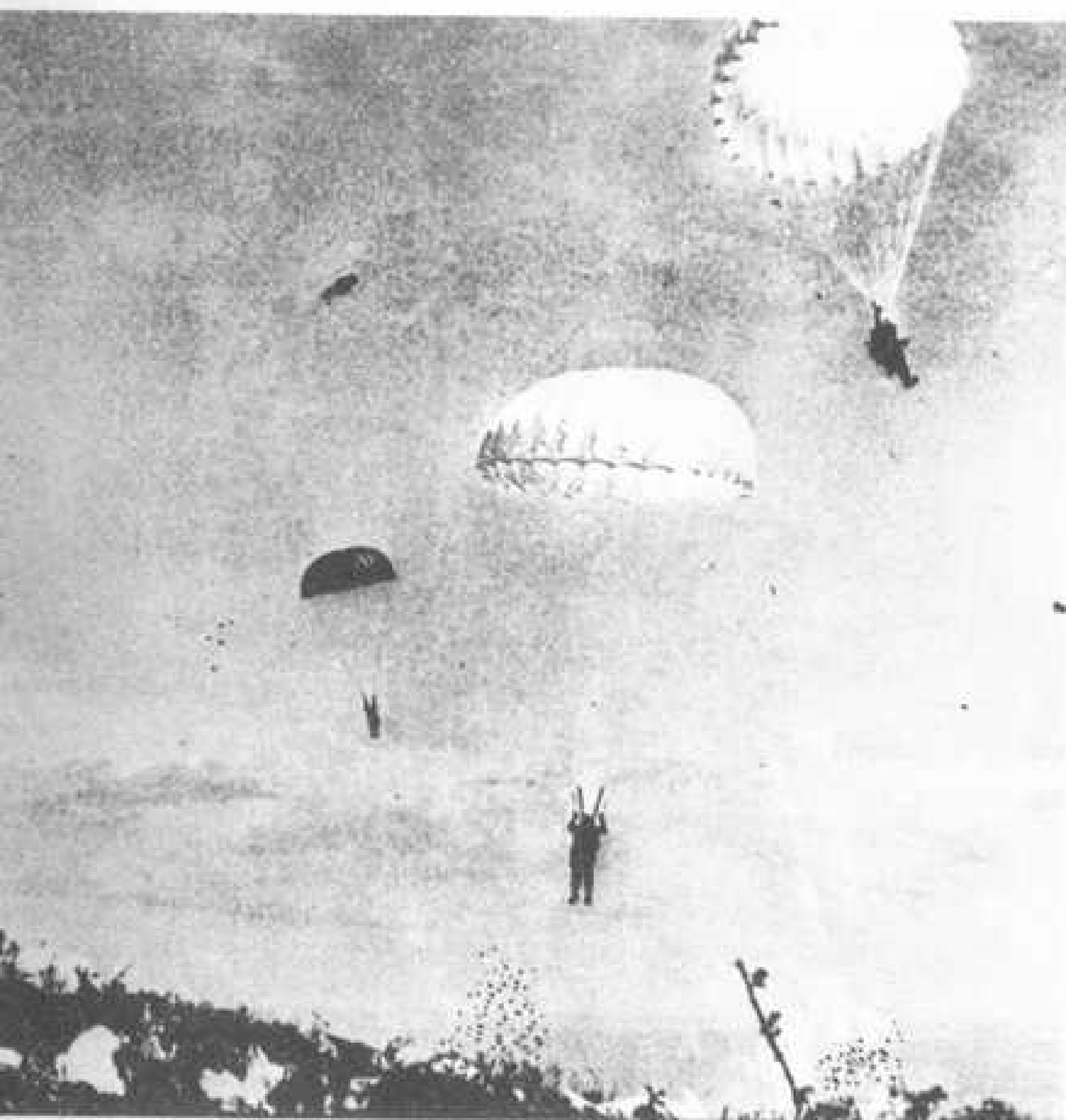


Después de las islas Gilbert, el siguiente objetivo estaba constituido por el grupo de las Marshall, un inmenso archipiélago que cubría un área de más de 400000 millas cuadradas y en donde se contaban casi 900 islas e islotes. La lucha se presentaba dura, especialmente después del ejemplo de la resistencia japonesa en Tarawa, pero Nimitz propuso atacar inmediatamente el atolón de Kwajalein. Los aficionados a la geografía saben que se trata del atolón más grande del mundo, con una laguna de más de 100 km de largo y 30 km de ancho (allí se asienta todavía una base de la USAF, existe un aeropuerto comercial y se realizan experimentos de interceptación de misiles balísticos intercontinentales).

El ataque a Kwajalein comenzó el primero de febrero con un bombardeo naval infernal, al que se superpuso aquél efectuado por oleadas de Liberator provenientes de las Gilbert, que se sucedieron durante horas y horas desenganchando sobre la isla centenares de toneladas de explosivo. El efecto fue desconcertante y, sobre todo, el bombardeo tomó a los japoneses absolutamente desprevenidos, tanto es así que después de solamente una semana desde el desem-









Paracaidistas americanos pertenecientes al 30 regimiento (izquierda) tocan tierra en Corregidor, zona afectada por el bombardeo aliado.
Abajo: pilotos de caza de la aviación japonesa se preparan para una acción.
Abajo, derecha: en Saipán, aviadores americanos proveen al reabastecimiento de los P-47 del 318 Fighter Squadron (Archivo Apostolo)

barco, el atolón estaba totalmente conquistado. En ese momento, Mac Arthur intentó nuevamente introducirse en el desarrollo del plan estratégico, haciendo notar que el avance a través del Pacífico central requería el empleo de una cantidad excesiva de hombres y materiales. Además, objetaba el general no sin fundamento, que todo el apoyo aéreo debía ser suministrado —aparte de pocas formaciones de bombarderos apostados en las islas del Pacífico— por aviones que operaran desde portaaviones, mientras que prosiguiendo el avance a lo largo del camino de Nueva Guinea y las Filipinas se podrían utilizar los varios centenares de aeropuertos militares conquistados o construidos por los japoneses, trasladando allí a las unidades de la aviación del ejército.

La intervención de Mac Arthur sólo logró poner nuevamente en discusión por poco tiempo el plan y, al final, llegó la decisión inapelable: se continuaría el avance en "salto de rana" y el almirante Nimitz en particular efectuaría el nuevo salto directamente al archipiélago de las Marianas, dejando de ocupar bases en las Carolinas. De este modo, la fuerza aeronaval de Nimitz debería combatir aproximadamente a 1900 km de su base más cercana. La conquista de la isla de Saipán, en el grupo de las Marianas, fue fijada para el siguiente mes de junio.

Operación Kon

Mientras Nimitz acometía a través del Pacífico central, Mac Arthur efectuaba un par de golpes afortunados. Primero, desembarcando por sorpresa en Hollandia, una base naval situada en el extremo noroccidental de Nueva Guinea, luego ocupando, siempre por sorpresa, la pequeña isla de Biak, que poseía tres importantes pistas para aviones, controlando el ingreso al golfo septentrional, el más grande de Nueva Guinea. La ocupación de Biak fue un grave golpe para los japoneses, y además se había producido en el aniversario de la batalla de Tsushima, batalla que constituía la página más épica y gloriosa de la marina del Sol Naciente.

El almirante Kusaka, comandante de las fuerzas conjuntas japonesas pensó que, en realidad, volver a encender la lucha alrededor de Biak podría constituir un excelente pretexto para atraer a la flota americana alrededor de la isla y atacarla, y posiblemente destruirla, en una grandiosa batalla aeronaval. Era la única esperanza de poder postergar por algún tiempo el éxito ya descontado de la guerra.

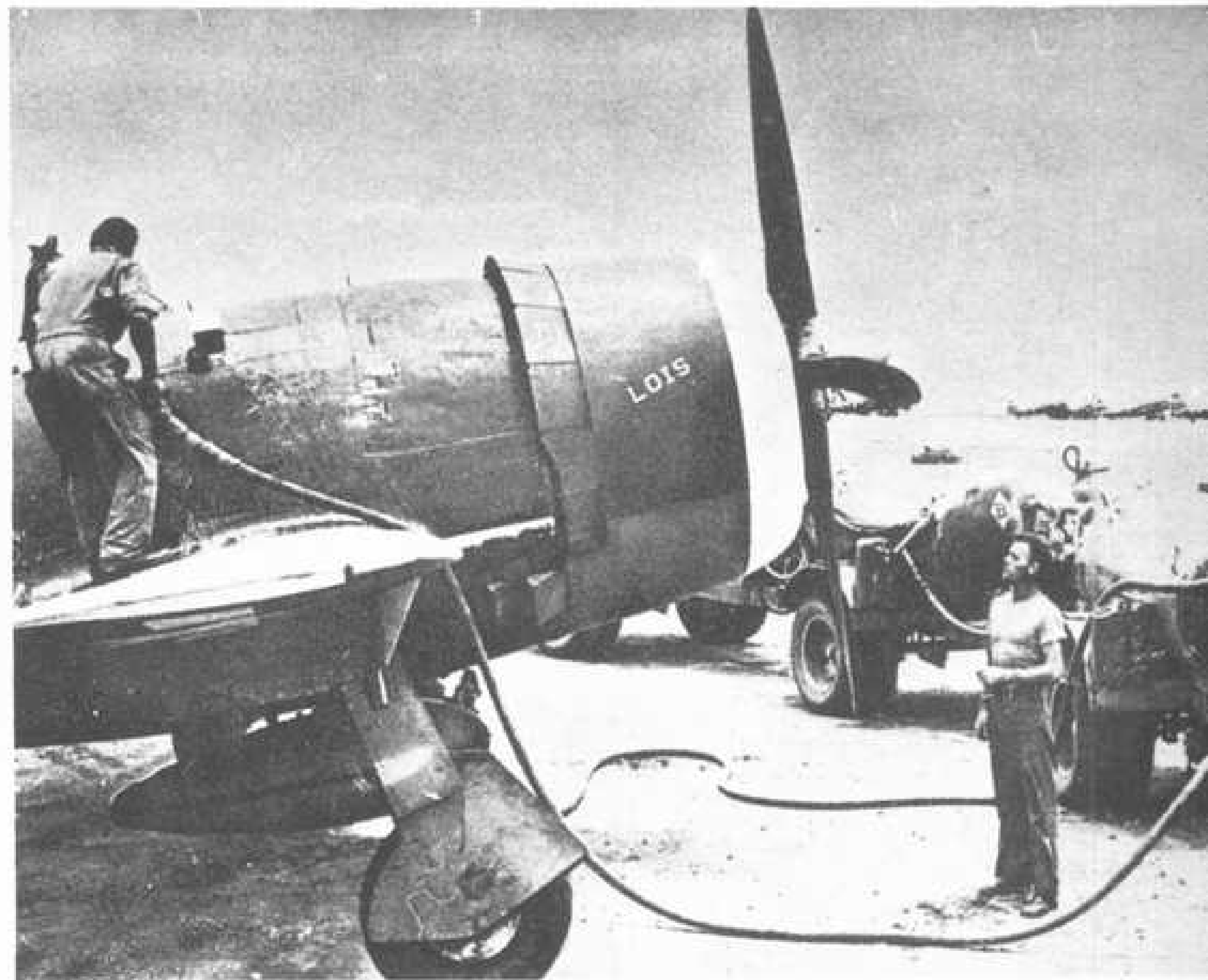
Fueron en vano los intentos del jefe del servicio de informaciones de Kusaka por convencer al almirante de que el próximo movimiento de la flota de Nimitz sería el ataque a Saipán. Kusaka insistió en sus ideas, consiguió la conformidad de los oficiales de su Estado Mayor y dio la orden de reunir la mayor cantidad posible de naves de guerra para el encuentro decisivo, llamándolo "Operación Kon".

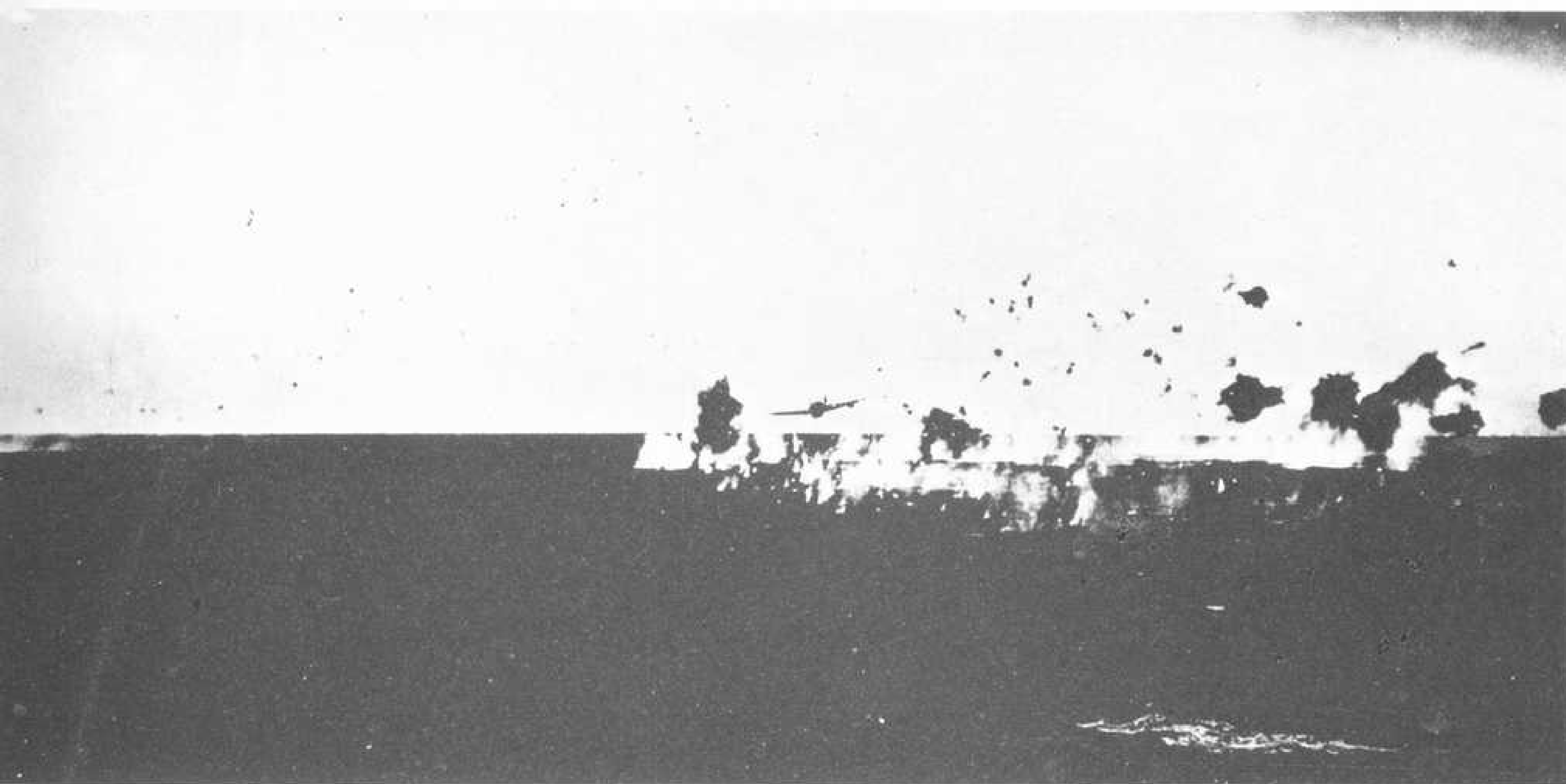
Kusaka, quien procediendo de este modo preparaba el camino para una gran derrota aeronaval japonesa, no había sucedido directamente a Yamamoto. A la muerte de éste, había sido nombrado comandante en jefe de las fuerzas conjuntas el almirante Koga, hombre de vasta experiencia y muy inteligente. Lamentablemente éste desapareció durante un vuelo de traslado efectuado con dos hidroaviones sin escolta. Se dijo que, así como había sucedido con Yamamoto, los americanos habían interceptado a los hidroaviones derribándolos. La realidad había sido diferente: el episodio fue narrado por algunos sobrevivientes del séquito del almirante, que se salvaron por casualidad del doble accidente aéreo, ocurrido por causas no bélicas, capturados y luego dejados en libertad por guerrilleros de la isla de Cebú comandados por un occidental. La verdad acerca de la desaparición del almirante Koga jamás se conoció; fue considerada por los japoneses como "secreto B". De acuerdo con ciertas versiones, parece que también el almirante fue tomado prisionero y que, dejado en libertad después de tres meses por los guerrilleros cercados por los japoneses, fue obligado a suicidarse, desde el momento que su muerte ya había sido anunciada.

Los japoneses, por segunda vez en menos de un año, se hallaron en la situación de tener que cambiar de comandante en jefe de las fuerzas conjuntas y los componentes del Estado Mayor, con todas las consecuencias negativas que se pueden imaginar.

"La gran caza del pavo de las Marianas"

Con este nombre, por cierto irreverente, debido a la falta de prejuicios del comandante del Lexington, los veteranos americanos conocen la gran batalla aeronaval que privó a los japoneses de toda ulterior esperanza (En los textos militares es conocida como batalla del Mar de las Filipinas.).





Un ataque de aviones torpederos nipones (izquierda) contra el portaaviones americano Yorktown II. El avión en primer plano, un "Jill", atraviesa la cortina de fuego tendida por las piezas de la nave y por la escolta (Archivo Coggi). Abajo: dos Liberator de la aviación americana después de un aterrizaje sobre una pista nevada al regreso de una acción sobre las islas Aleutianas (Archivo Pafi). Abajo, derecha: un B-24 después de un pasaje sobre la isla de Kwajalein, durante una acción de bombardeo. Abajo, los estallidos de las bombas

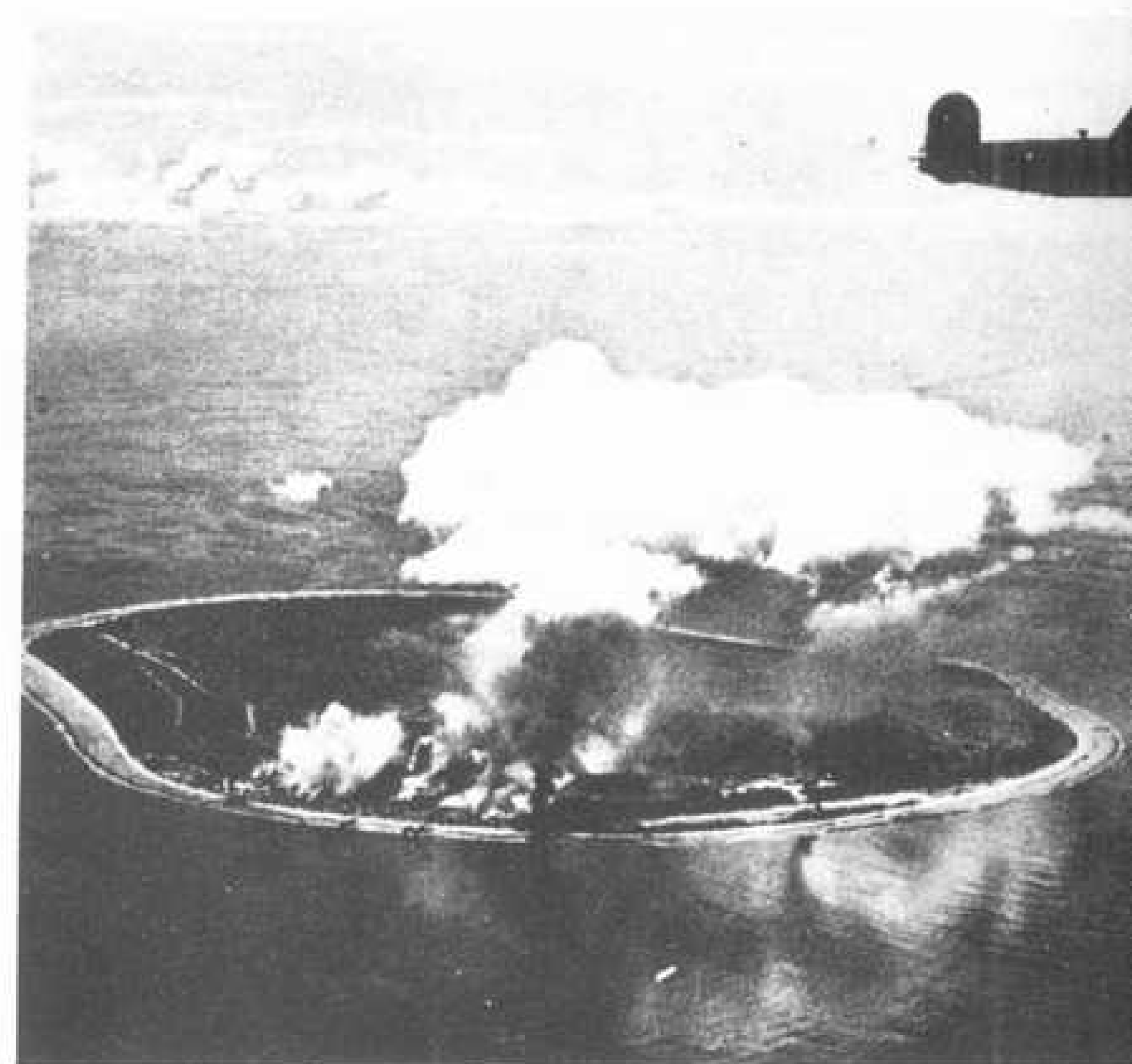


Los preliminares del ataque a Saipán comenzaron el 23 de febrero de 1944, cuando los bombarderos de los portaaviones de Nimitz efectuaron una incursión masiva sobre los aeropuertos de la isla. De los 175 aviones japoneses que se hallaban reunidos allí, 74 lograron levantar vuelo y 101 fueron destruidos en tierra. Pero de los que levantaron vuelo, nada menos que 67 fueron derribados inmediatamente, con la pérdida de seis aviones solamente por parte de los americanos. Este episodio debería hacer reflexionar a los japoneses que, por el contrario, continuaron considerando que la incursión sobre Saipán era sólo una maniobra diversiva. Luego se planificó la operación Kon y la flota japonesa, realmente poderosa, comenzó a dirigirse hacia el sur, apuntando sobre la isla de Biak. Ya transcurría el mes de junio y, hasta ese momento, habían sido muchos los bombardeos americanos sobre todas las Marianas. El 13 de ese mes, la fuerza anfibia de Nimitz se formó delante de la isla preparándose para el desembarco. Sólo en ese momento, los japoneses se dieron cuenta de que habían interpretado mal las intenciones del enemigo; Kusaka dio la orden de que la escuadra nipona cambiase la ruta hacia las Marianas.

Las dos escuadras navales que se movían una contra otra eran, por cierto, las más poderosas que jamás se hubiesen visto en el mar. Por un lado, la Primera Flota Móvil japonesa que comprendía tres divisiones de portaaviones con cinco portaaviones pesados (Shokaku, Zuikaku, Taiho, Hiyo y Junyo) y cuatro livianos (Chitose, Chiyoda, Zuiho y Ryuho), más cinco naves de guerra, siete cruceros pesados, dos livianos y 29 cazatorpederos; por el otro, la "Task Force 58", que tenía en línea la mayor cantidad de portaaviones que jamás hubiese navegado a la vez: los siete portaaviones pesados Hornet, Yorktown, Enterprise, Lexington, Essex, Wasp y Bunker Hill, y ocho livianos, más siete naves de guerra, ocho cruceros pesados, nueve cruceros livianos, un crucero antiaéreo y 66 cazatorpederos.

El total de las fuerzas aéreas embarcadas por la escuadra japonesa, al mando del almirante Ozawa, sumaba 422 aviones, que comprendían 145 caza Zero, más otros 70 Zero empleados como bombarderos de picada, 99 bombarderos de picada Judy y nueve Val y 99 aviones torpederos en su mayoría del tipo Jill. Además, Ozawa pensaba que podría contar con por lo menos 150 aviones con base en Saipán, sin saber que la isla ya casi no disponía de aviones en condiciones de levantar vuelo. Por su parte, los americanos disponían de una cantidad de aviones muy superior a los japoneses y que comprendía no menos de 450 caza Hellcat, 165 bombarderos de picada Helldiver y 57 Dauntless (que se hallaban en su último empleo operativo) y 200 aviones torpederos Avenger. La "Task Force 58" estaba comandada por el almirante Mitscher.

El almirante americano ignoraba que la Primera Flota Móvil japonesa se le estaba acercando, y sólo fue avisado de ello a último momento por el radar. Sin embargo, había recibido órdenes de su superior Spruance de cubrir el desembarco en Saipán a toda costa y no dejarse distraer por eventuales intervenciones del enemigo. Por el contrario, el japonés Ozawa había sido informado desde el 18 de junio, por los propios aviones de reconocimiento, de la presencia de la escuadra americana y llegó al contacto balístico a las 7.30 horas de la mañana del 19 de junio.





El portaaviones Enterprise (izquierda) con el Lexington II en el fondo, en junio de 1944 (Archivo Coggi).
Derecha, en orden descendente: una formación de caza japoneses Oscar en vuelo de guerra (Archivo Apostolo).
Una unidad de desembarco de la marina estadounidense lanza proyectiles de cohete sobre la playa de Okinawa, en preparación del ataque a la isla.
Un cuatrimotor B-29 en la base de Saipán. El avión pertenecía al 73 Wing de la 20a. Air Force (Archivo Coggi)

La más grande batalla de portaaviones de la historia

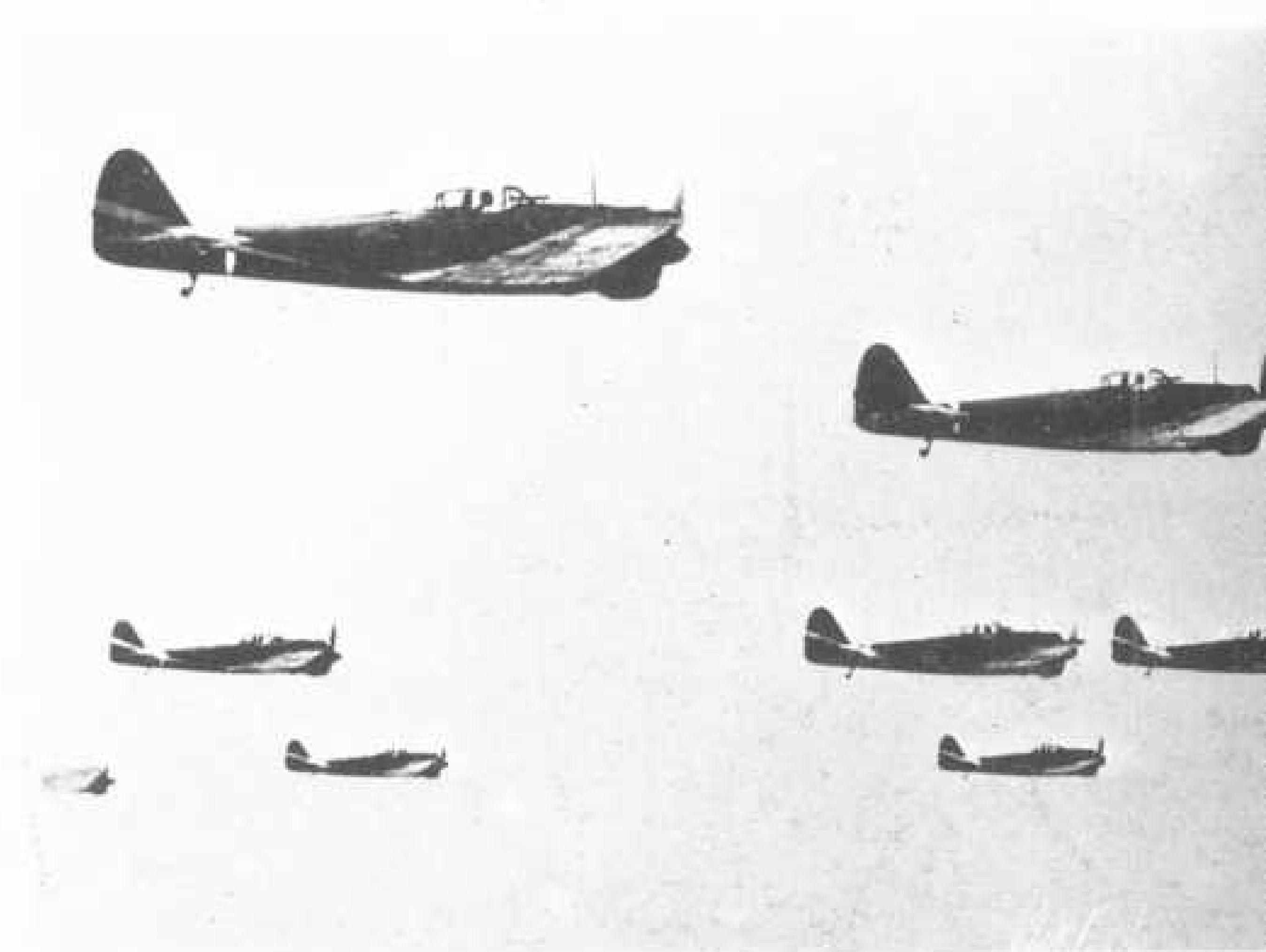
El primer movimiento le correspondió a los japoneses, ansiosos por conducir la acción. Setenta y un aviones formaban la primera oleada que decoló desde el portaaviones Taiho, de 33000 toneladas, modernísima nave almirante de la Primera Flota Móvil, y 128 aviones constituían la segunda oleada que partió poco después desde los otros portaaviones. Pero en ese ínterin, el submarino americano Albacore llegó a tener al alcance de tiro a la nave almirante y lanzó dos torpedos. Aunque parezca increíble, el primer torpedo fue avistado por el piloto de un bombardero de picada, de quien se nos ha trasmitido el nombre: el sargento mayor piloto Komatsu. Éste vio la estela del mortífero instrumento y se lanzó a interceptarlo en una picada suicida; lo logró y el avión explotó junto con el torpedo. El segundo, sin embargo, alcanzó al portaaviones; el daño pareció limitado.

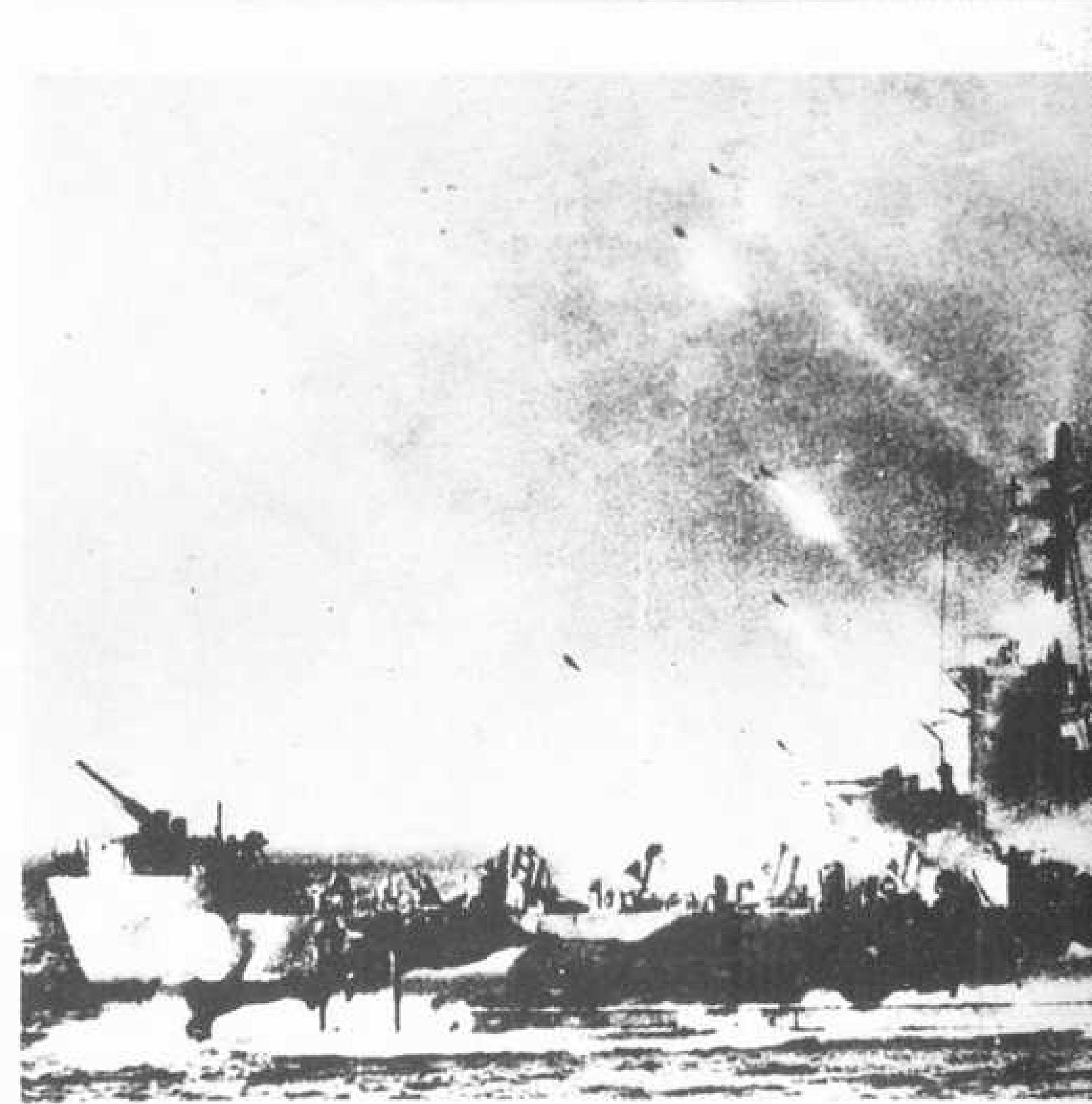
Entre tanto, los bombarderos japoneses ya estaban encima de los portaaviones americanos. El mismo Mitscher dio la señal convenida para que todos los caza Hellcat regresaran a los portaaviones, e hizo decolar los de su nave almirante, el portaaviones Lexington. De los 71 aviones torpederos y bombarderos japoneses que constituían la primera oleada, sólo uno logró evitar ser derribado y colocó un torpedo en un costado de la nave de guerra South Dakota.

También la segunda oleada de aviones japoneses fue interceptada por los caza del portaaviones Essex y de otros portaaviones menores; casi todos fueron derribados. La tercera y la cuarta oleada fueron mal dirigidas y no llegaron a establecer contacto con las naves americanas. Por último, el grupo principal de bombarderos japoneses, también éste mal guiado, debió desenganchar las bombas en el mar y reanudar el camino de regreso, pero fue atacado por una formación de Hellcat, que derribaron 30 aviones y dañaron irreparablemente a casi todos los demás. Hasta ese momento, Ozawa ya había perdido más de 340 aviones sólo en encuentros aéreos.

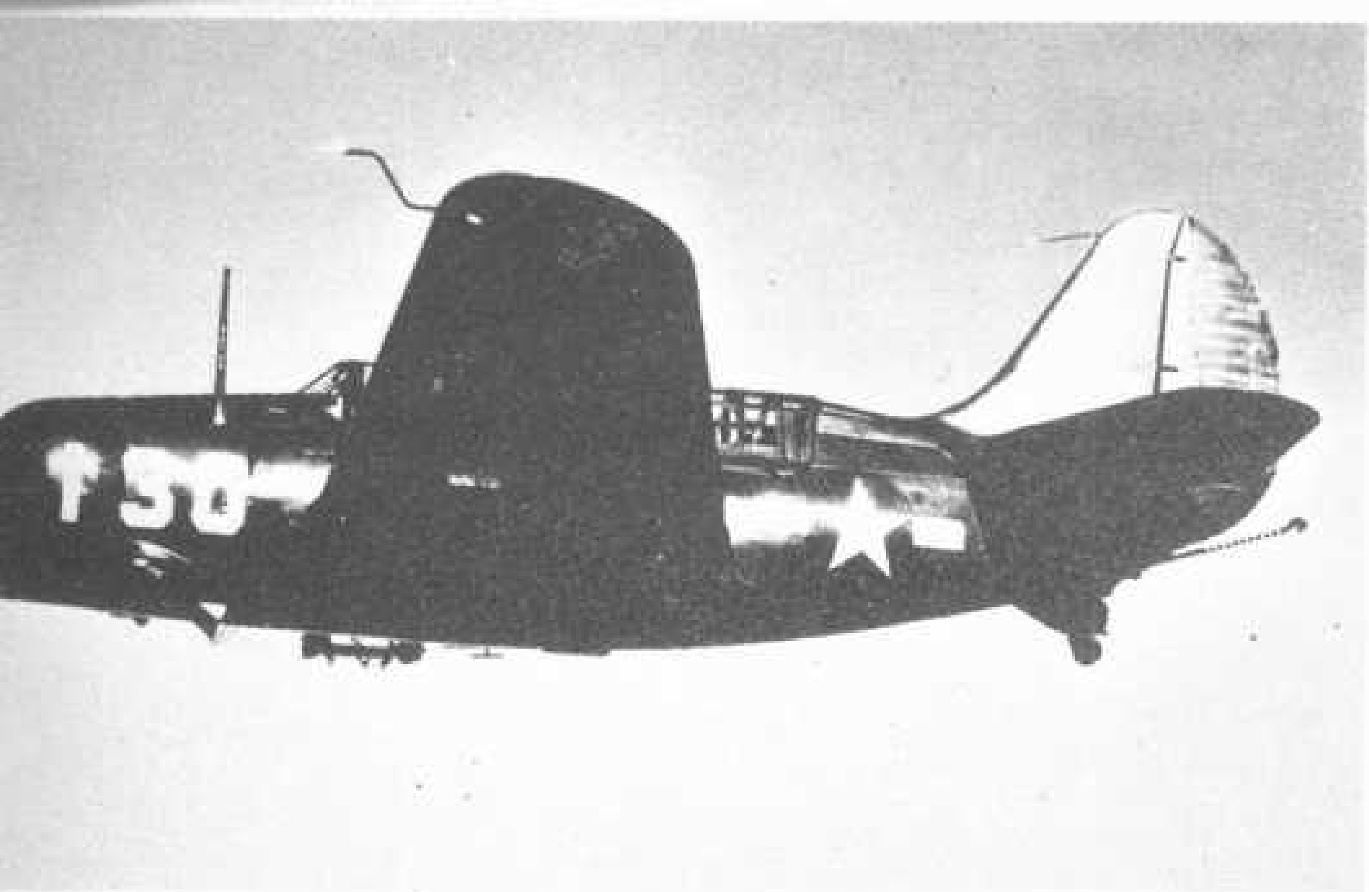
Mientras estallaba la batalla en el cielo otro submarino americano, el Cavalla, llegó en medio de los japoneses y torpedeó el portaaviones Shokaku, que se hundió en poco tiempo. La misma suerte corrió poco después el portaaviones Taiho: el torpedo que lo había alcanzado había sido la causa principal de una saturación con vapores de nafta de todos los compartimientos de a bordo; de improviso, el gran portaaviones estalló, hundiéndose. Hasta ese momento, estaba claro que los japoneses habían perdido la batalla que, sin embargo, tuvo un epílogo aun más grave, dado que poco antes del anochecer cuatro aviones torpederos del portaaviones liviano Belleauwood lograron interceptar y hundir al portaaviones Hiyo. Pocos minutos antes bombarderos americanos habían dañado, aunque ligeramente, otros dos portaaviones, entre ellos el Zuikaku.

Finalizaba así la batalla del Mar de las Filipinas, que el almirante Mitscher había vencido al precio de dos petroleros, hundidos por los japoneses, y 130 aviones; pero de éstos sólo 50 habían sido derribados por el enemigo. Una parte de los restantes se había estrellado al aterrizar y unos cuarenta se habían visto obligados a descender en el mar por agotamiento del combustible. Es significativo un episodio, ocurrido durante la fase de recuperación de los aviones americanos, que fogueó a todos los pilotos: había caído la noche, con la rapidez de las regiones tropicales, y muchas decenas de aviones aún se hallaban en el aire, en busca de sus respectivos portaaviones. Entonces, el almirante Mitscher dio una orden que sigue siendo famosa en la historia de la marina americana: hizo encender todas las luces de a bordo, a pesar del peligro de los submarinos enemigos,









Izquierda, en orden descendente: el avión de picada naval americano Curtiss SB2C-5 "Helldiver" (Archivo Apostolo).
Marines americanos desembarcados en Palaos examinan los restos de algunos hidroaviones japoneses (Archivo Catalanotto).
El cuatrimotor japonés de reconocimiento marítimo "Emily" (Archivo Pafi).
Abajo, derecha: otro hidroavión japonés cuatrimotor de ala alta, el "Mavis", fabricado por la Kawanishi (Archivo Pafi)





permitiendo de este modo que decenas de pilotos salvasen su propia vida y el propio avión.

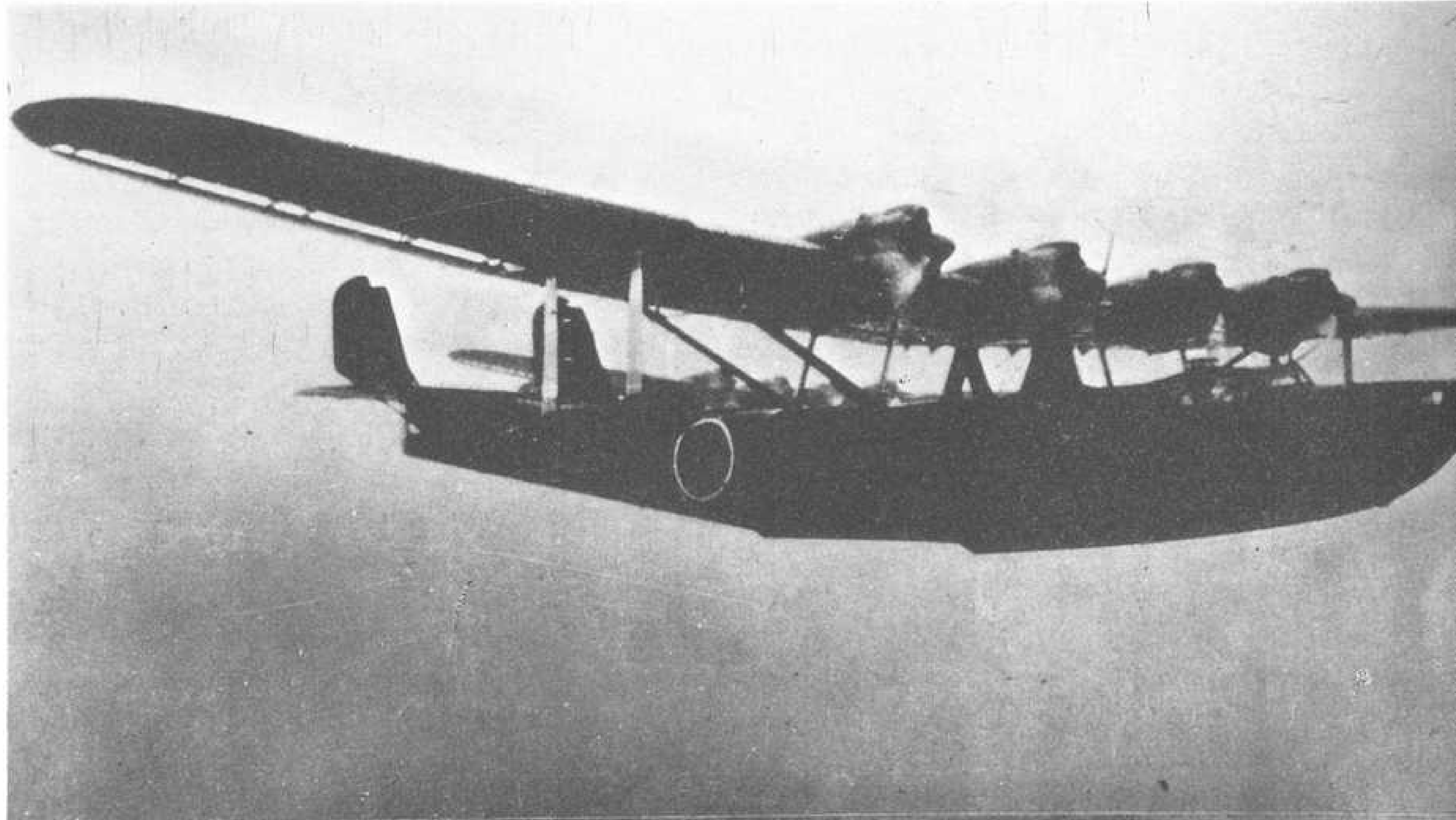
Hacia las Filipinas

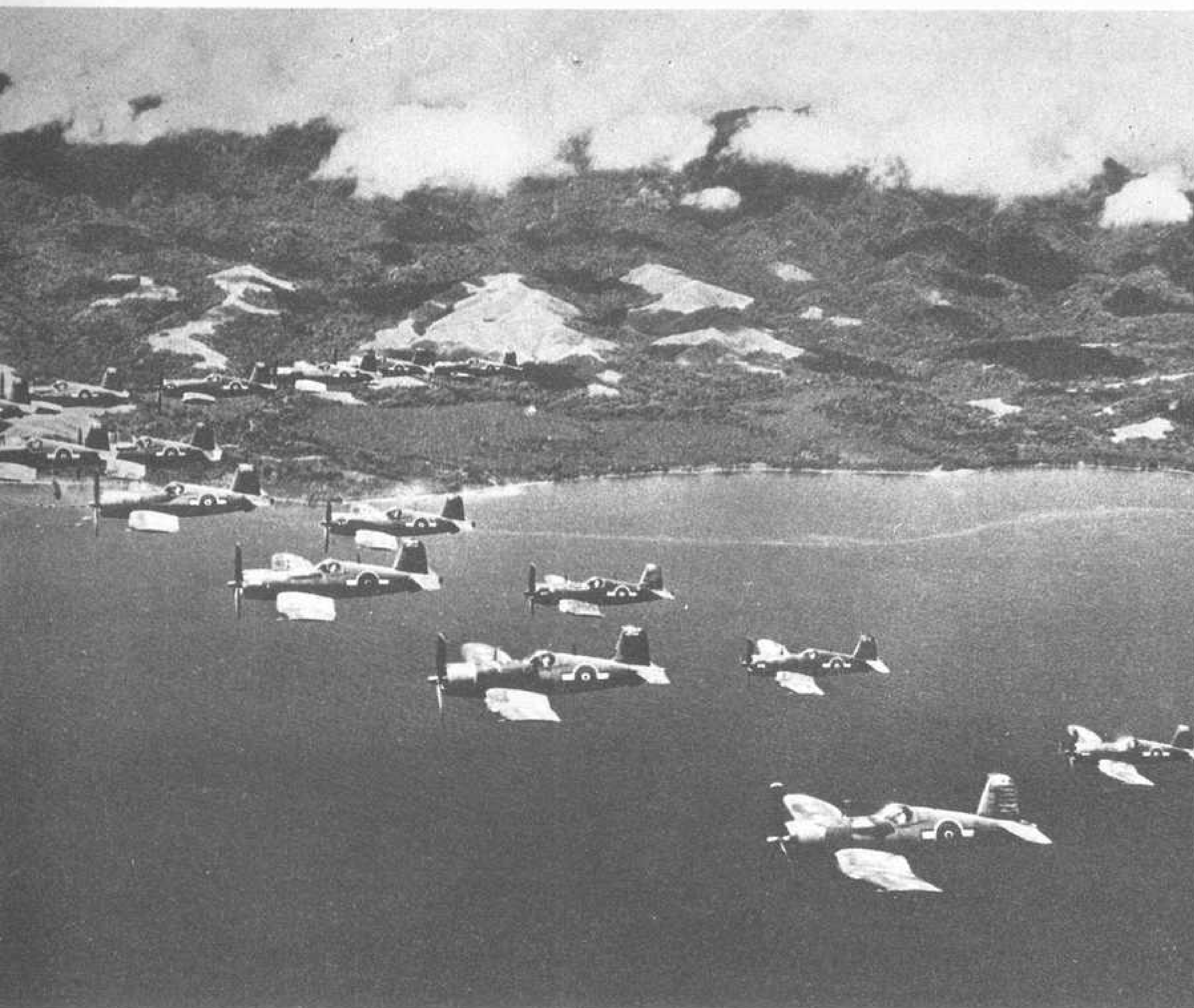
La estruendosa victoria del almirante Mitscher había abierto a los americanos el camino de par en par hacia las Filipinas; esta vez era el turno de Mac Arthur. El desembarco se decidió de común acuerdo con la marina en la parte central del archipiélago y, más exactamente, en la isla de Luzón. Aquí, las fuerzas anfibias americanas deberían tomar tierra en las playas del Golfo de Leyte. La operación, prevista originariamente para fines de diciembre de 1944, fue anticipada a octubre por propuesta del almirante Halsey, quien ya había descubierto la gran debilidad de los japoneses. En el mes de setiembre se adelantó otro paso hacia las Filipinas con la conquista de la isla de Morotai, a menos de 500 km del nuevo objetivo y de Peleliu, en el grupo de las Palaos. Esta isla fue el teatro de combates muy encarnizados. Mientras tanto, los portaaviones americanos efectuaban continuos ataques a los aeropuertos filipinos, destruyendo en tierra la mayor cantidad posible de aviones japoneses.

Antes de proceder a la gran operación anfibia que, de acuerdo con las intenciones de sus ejecutantes, debía revelarse como la más grande jamás efectuada en el teatro del Pacífico, el almirante Mitscher recibió la orden de cubrir la inmensa flota reunida limpiando nuevamente todo el sector, desde Formosa hasta el Mar Amarillo, de la presencia de aviones japoneses. Como un rayo, la nueva "Task Force 38" de Mitscher, que comprendía 16 portaaviones, atacó todas las bases japonesas, en Formosa, Iwo Jima, Luzón, Mindanao, en síntesis, en todas partes donde se indicase la existencia de un avión enemigo de cualquier tipo. Las pérdidas japonesas fueron gravísimas, especialmente en Formosa donde, aun disponiendo de 230 caza Zero, los japoneses sólo podían contar con pilotos de reciente nombramiento, muchos de los cuales habían tenido que completar su adiestramiento sin volar, limitándose a mirar películas cinematográficas. En estas condiciones y, a pesar de que a veces lograban totalizar una supremacía numérica, los caza japoneses nunca lograron inquietar a los pilotos de la "Task Force 38". Sin embargo, los boletines oficiales nipones hablaron de una gran victoria obtenida en Formosa, con el hundimiento de muchas naves americanas. En realidad, Mitscher no había perdido ni siquiera una unidad de aquellas que se le habían confiado y el balance de las pérdidas estaba netamente a su favor (en lo que se refería a los aviones): menos de 100 aviones perdidos por diversas causas contra una cantidad mucho más importante, de 300 a 500 aviones, destruidos a los japoneses.

El 16 de octubre, la gran flota americana se presentaba delante de la desembocadura del Golfo de Leyte. Comprendía 18 portaaviones livianos y llevaba a bordo 50000 marineros y 165000 soldados distribuidos en 420 naves de trasporte; 157 naves de guerra constituían la sólida escolta del convoy. El desembarco se produjo en las primeras horas de la mañana del 20 de octubre y, prácticamente la resistencia japonesa fue mínima; primero los bombardeos aeronavales y luego el continuo ametrallamiento y los ataques en vuelo rasante de los aviones americanos habían anulado, en la práctica, toda tentativa de resistencia.

Pero un nuevo gran encuentro estaba por producirse en el mar: en efecto, en el Golfo de Leyte convergían la Flota Móvil y la Primera Escuadra de ataque japonesa.





Corsair de la aviación neocelandesa (izquierda) durante una acción contra fuerzas japonesas en el Pacífico. Derecha: formación de bimotores de bombardeo Nakajima Ki-49 "Donryu" (Archivo Apostolo). Más abajo: un portaaviones americano durante el ataque llevado a cabo contra las fuerzas japonesas en Manila



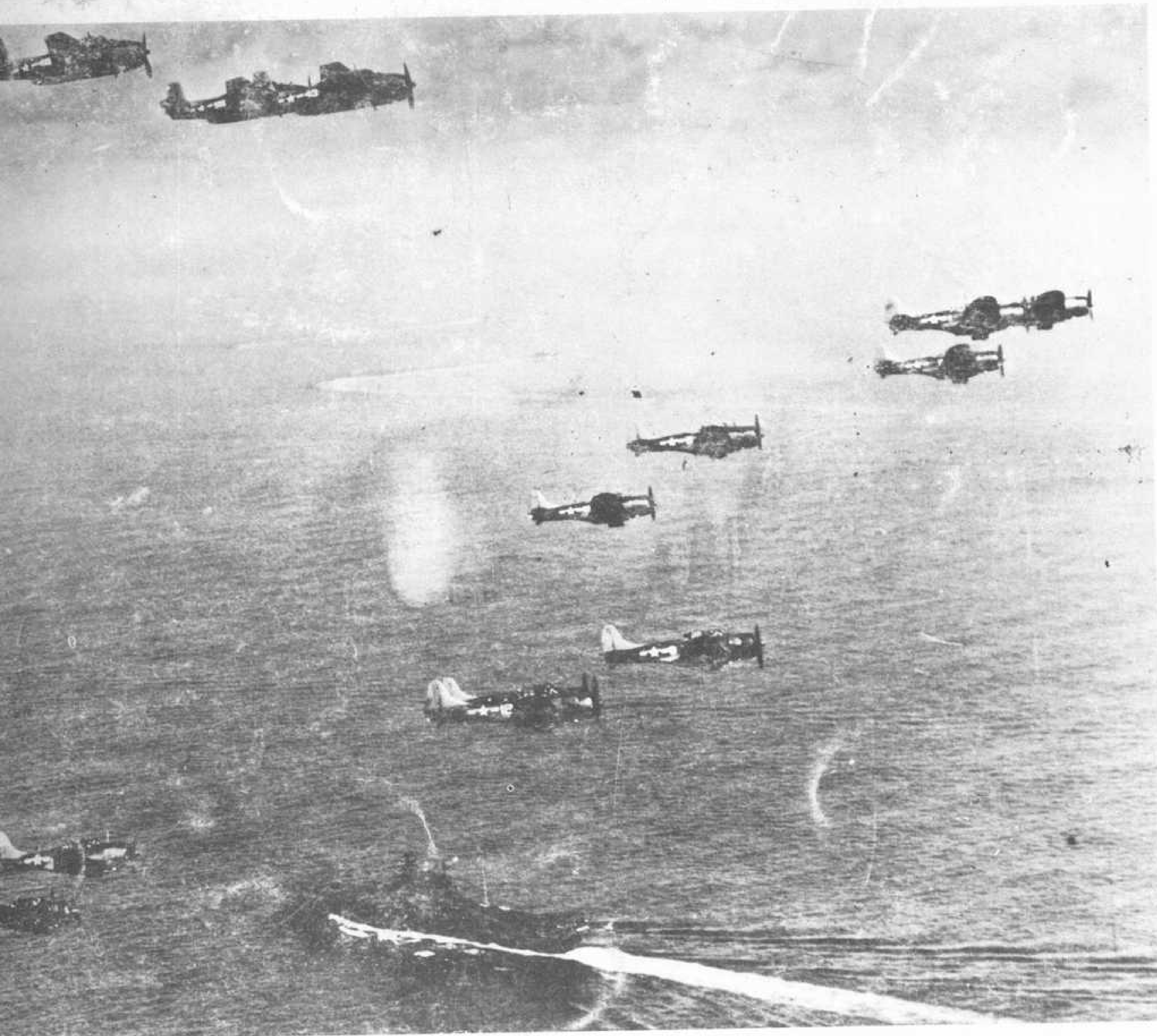


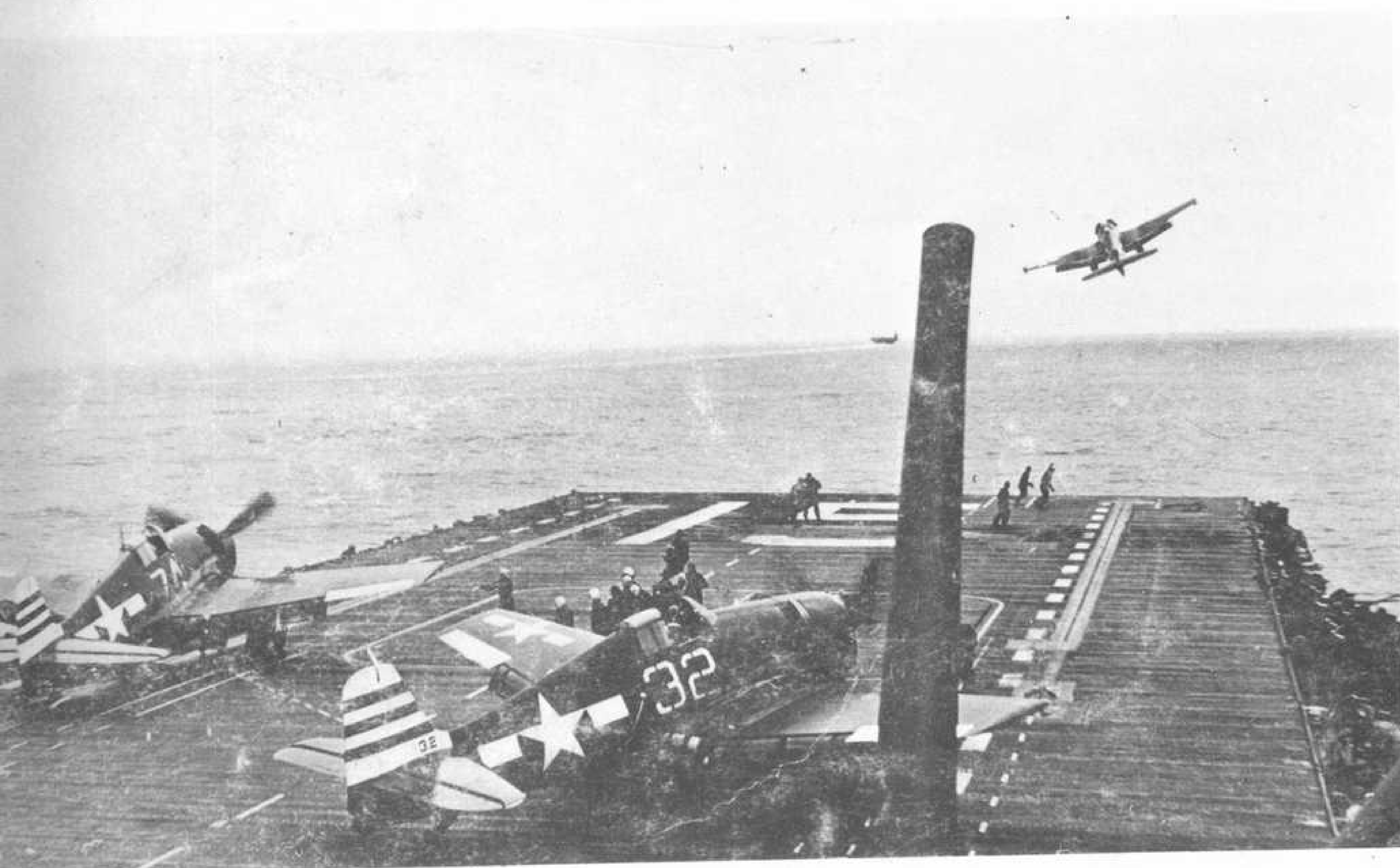
La batalla del Golfo de Leyte

La Flota Móvil comprendía un portaaviones pesado, el Zuikaku, tres portaaviones livianos y dos acorazados, cuyo puente había sido modificado parcialmente para permitir el lanzamiento y la recuperación de aviones. Sin embargo, esta escuadra naval, que en otros momentos podría constituir un conjunto temible, en ese momento era en realidad un arma inofensiva ya que disponía solamente de poco más de 100 aviones, último saldo de la aviación embarcada en las unidades de las Fuerzas Conjuntas. Por su parte la escuadra de ataque, proveniente de Singapur, estaba constituida solamente por naves de superficie y, totalmente desprovista de portaaviones, tenía en servicio, sin embargo, a los dos grandes acorazados Yamato y Musashi. Éstos eran las dos naves de guerra más grandes existentes en el mundo (más de 72000 toneladas de desplazamiento), armadas poderosamente con un centenar de piezas antiaéreas. La finalidad de la flota japonesa era trabar una gran batalla naval contra los americanos. Para ello, los japoneses estaban dispuestos a sacrificar una buena parte de su fuerza, pero sabían que si los dos grandes acorazados lograban penetrar en el Golfo de Leyte, la flota anfibia americana, por numerosa que fuese, terminaría siendo destruida o rechazada. Sin embargo, los japoneses tenían su talón de Aquiles en la carencia de aviones. Tampoco podían emplear aquéllos con base en tierra en los aeropuertos filipinos, dado que de éstos sólo unos doce quedaban disponibles, después de que todos los otros, aproximadamente 180, hubiesen sido enviados contra la flota de Halsey, que cubría todo el flanco de la formación naval americana. Estos 180 aviones fueron derribados casi totalmente, pero no antes de que un bombardero lograse alcanzar al portaaviones liviano Princeton, que fue hundido después de acarrearle daños.

La batalla del Golfo de Leyte tuvo alternadas vicisitudes. En un principio, la flota japonesa fue atacada por submarinos americanos que hundieron tres cruceros, luego el gran acorazado Musashi fue cercado varias veces por bombarderos de picada y aviones torpederos de los portaaviones americanos, que lo atacaron repetidamente alcanzándolo con 17 bombas y 19 torpedos. La nave debió alejarse del resto de la escuadra y luego se fue a pique. En cierto sentido, fue la revancha americana a los hechos del 10 de diciembre de 1941, cuando aviones japoneses habían hundido lejos de las costas de Singapur al Prince of Wales, orgullo de la marina británica.

Por su parte el almirante Ozawa, al mando de la Flota Móvil, esperaba atraer a Halsey fuera del Golfo de Leyte, para permitir que las naves de superficie cayeran sobre la escuadra anfibia. Los americanos no cayeron en la trampa, al menos no inmediatamente. Con posterioridad, una incomprensión entre los diversos comandantes americanos hizo que la Escuadra de Mitscher partiese a la caza de Ozawa. En esta confusión, los japoneses se hallaron inesperadamente en contacto balístico con los seis pequeños portaaviones de escolta del almirante Sprague, y hundieron inmediatamente al Gambier Bay. Poco después era alcanzado y hundido otro pequeño portaaviones: el St. Lo. En







En orden descendente: Avenger y Dauntless sobrevuelan un portaaviones de la 58a. Task Force del almirante Mitscher.
Caza Grumman F6F-5 "Hellcat" decolan desde el portaaviones Randolph.
Un P-47 del 73 Fighter Squadron de la USAAF decola desde el portaaviones Manila Bay para llegar a los aeropuertos conquistados a los japoneses en las Filipinas

compensación, los aviones de Mitscher lograron llegar hasta la formación de Ozawa y, con breves pero violentos ataques, hundieron los cuatro portaaviones. Estos eran los últimos momentos de la batalla que concluyó de manera desastrosa para las Fuerzas Conjuntas, de las cuales ya no quedaba más que el nombre. De allí en adelante, la marina japonesa ya no tendría un papel principal en la conducción de la guerra y el ejército, con lo que quedaba de su aviación, se convertía en el único protagonista.

El "Viento Divino"

En el trascurso de la batalla del Golfo de Leyte, algunos aparatos japoneses se habían estrellado contra los puentes de muchos pequeños portaaviones americanos: seis fueron dañados más o menos gravemente y uno, el St. Lo, hundido. Los marineros americanos sobrevivientes hablaron durante mucho tiempo de aquel "piloto del diablo" que, con su sacrificio, había provocado la pérdida de la nave y, probablemente, pensaron que se había tratado de uno de aquellos episodios improvisados de absoluto heroísmo, que en la guerra se producen en casi todos los ejércitos, pero no era así: aquellos aviones que caían sobre las naves americanas habían sido guiados a propósito hacia su blanco por hombres que habían sido adiestrados para esa tarea: los pilotos "kamikaze".

La constitución de unidades especiales de pilotos suicidas se atribuye comúnmente al almirante Ohnishi; éste, muy preocupado por la necesidad de dar una protección aérea a las naves japonesas y por la imposibilidad de asegurar tal protección careciendo de aviones, propuso crear unidades especiales de pilotos dispuestos a morir. A decir verdad, si bien estuvo rodeado por el entusiasmo con que habían recibido la propuesta los jóvenes pilotos, los altos oficiales japoneses, en general, no estuvieron de acuerdo con Ohnishi, quien debió vencer esta resistencia. La primera misión suicida tuvo lugar el 21 de octubre y fue seguida por otras misiones el 23, 24 y 25 del mismo mes. En total decolaron hacia los americanos 26 aviones "kamikaze" que dañaron, como ya se ha dicho, seis portaaviones y hundieron un séptimo, más un remolcador oceánico. El 26 de octubre, por lo menos 40 aviones japoneses decolaron para un ulterior ataque a la flota americana, dañando muchas naves enemigas. Luego, con la renuncia a continuar la lucha en el Golfo de Leyte, y también por la falta de aviones, estos ataques fueron suspendidos, aunque se reanudarían en 1945 con otra virulencia.

Una bomba voladora V-1 (derecha) en el momento del lanzamiento.
Abajo: una base de lanzamiento de V-1 sometida a un violento ataque por parte de bombarderos de la RAF. La base estaba situada en el centro de una aldea francesa y estaba cuidadosamente mimetizada

LAS BOMBAS VOLADORAS

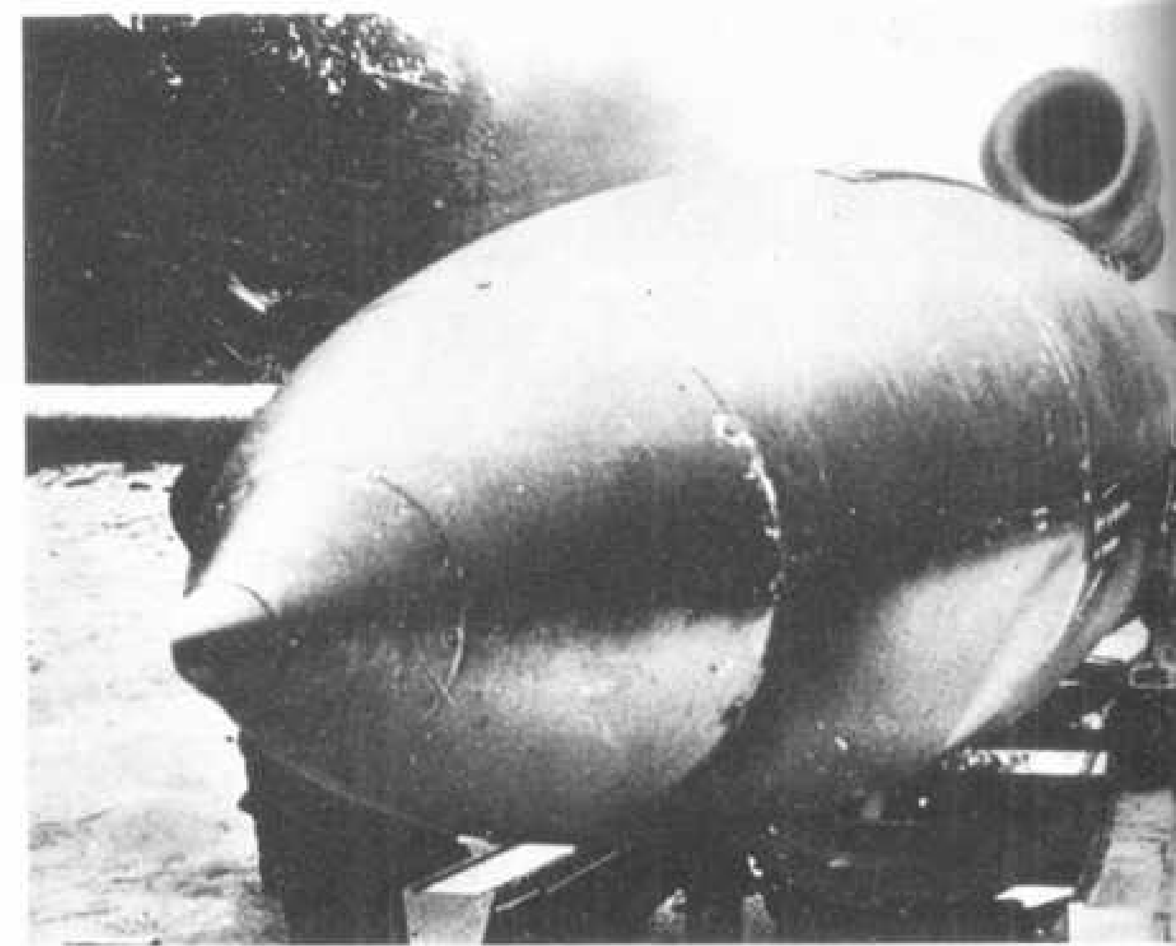
El 13 de junio de 1944, a las cuatro horas y dieciocho minutos de la mañana, la primera bomba voladora alemana caía en suelo inglés siendo seguida por otras tres, con intervalos de pocos minutos. Una, que había caído sobre un puente ferroviario en Bethnal Green, destruía la obra y provocaba la muerte de seis personas. Eran las primeras víctimas de un tipo de bombardeo aéreo sin precedentes, efectuado con las nuevas armas nazis: las armas de la "Vergeltung", la represalia.

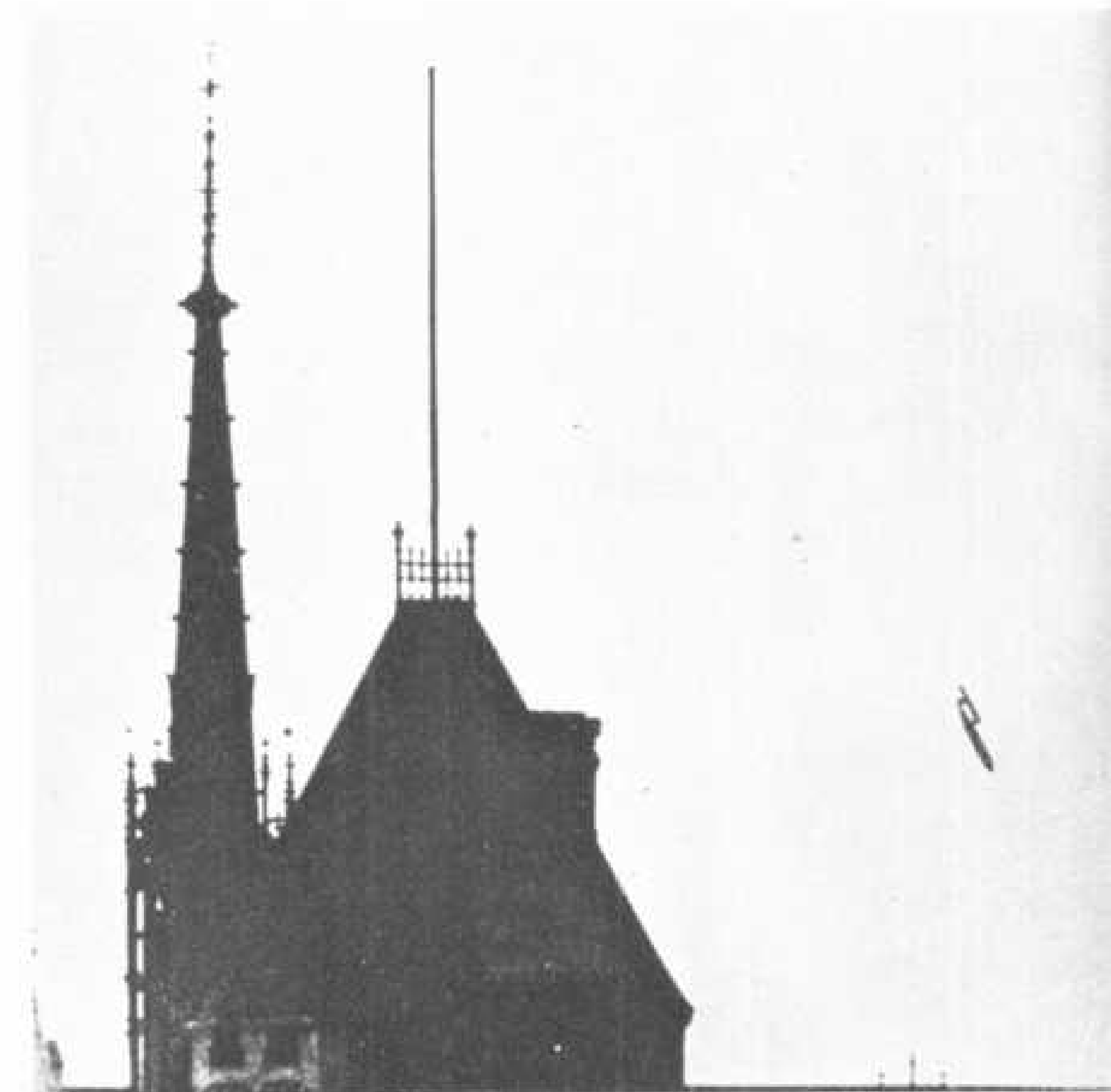
Las bombas autopropulsadas lanzadas el 13 de junio eran llamadas V-1; tenían una estructura simplificada al máximo con un fuselaje en el que se montaba un pulso-reactor y provisto de alas, planos estabilizadores, elevador y timón. Un mecanismo automático de guía, basado esencialmente en el empleo de una brújula magnética, las dirigía hasta el blanco al cual, sin embargo, algunas veces llegaban con una aproximación inclusive de algunas decenas de kilómetros. En la trompa del fuselaje estaba colocada una cabeza explosiva, con un peso de aproximadamente 900 kilogramos. La velocidad era ligeramente superior a la de los mejores caza que contaban en servicio los aliados: podía llegar, a baja altura, a los 650 km/h, garantía según los alemanes de inmunidad contra la interceptación. Los ingleses, sin embargo, lograron destruir muchas bombas voladoras interceptándolas precisamente con aviones de caza, valiéndose de una inteligente coordinación con las estaciones de avistamiento con radar.

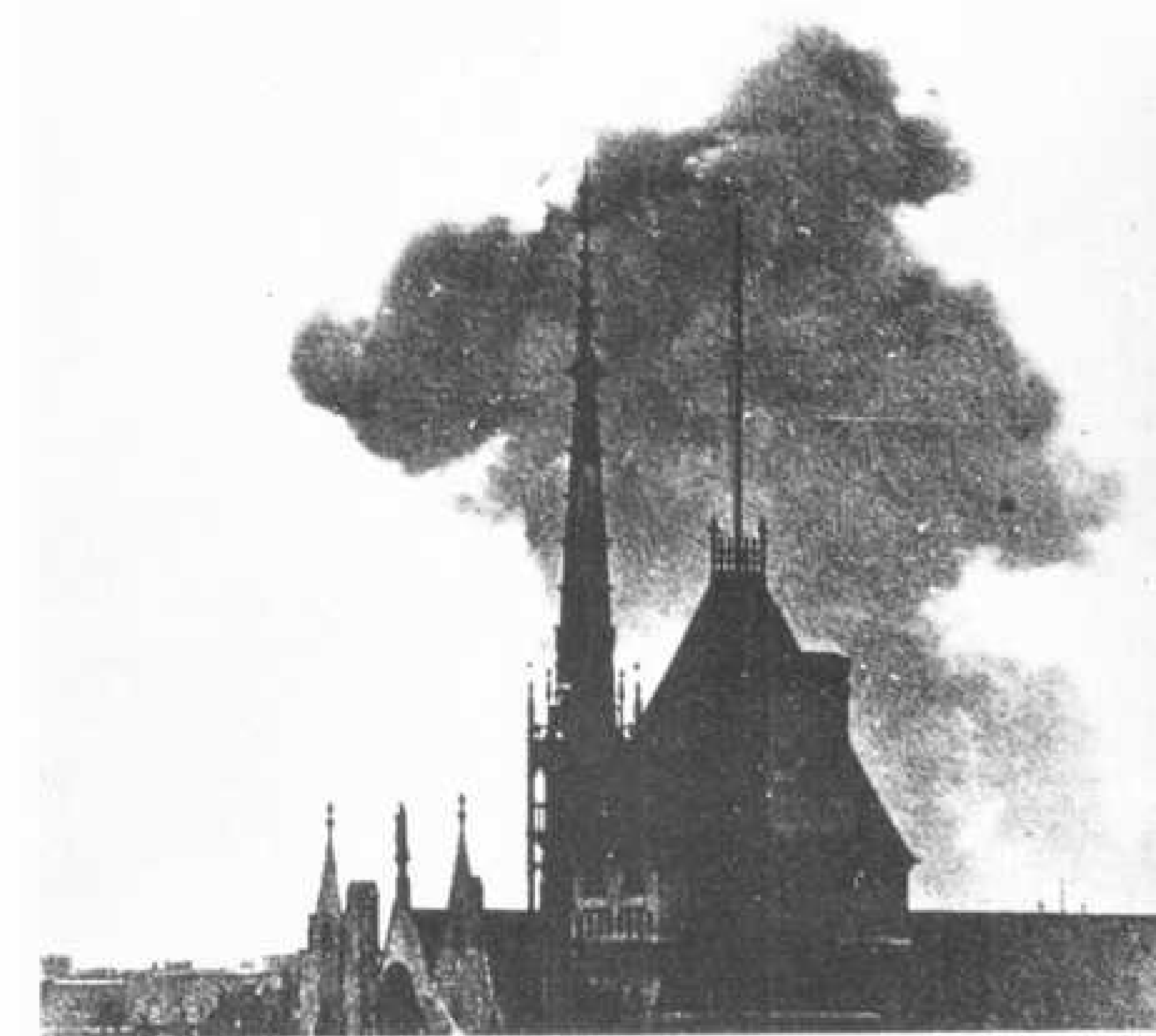
La llegada de las bombas voladoras, por evolucionada que fuese su realización en esa época, no había tomado desprevenidos a los ingleses. Desde hacía tiempo, sus servicios de información se estaban ocupando de las llamadas "armas secretas" alemanas, acerca de las cuales sólo habían recibido vagas noticias. Pero a partir de 1942, los ingleses empezaron a no tener más dudas sobre este tema: efectivamente, Alemania estaba preparando armas de nuevo modelo que comprendía, entre otras cosas, un misil de largo alcance, aunque al respecto había una gran confusión entre los ex-



A la derecha, en orden descendente: últimos retoques a una V-1 antes del lanzamiento. El misil ha sido recién traído de su refugio y dentro de poco será instalado en la rampa de lanzamiento (Archivo Apostolo).
Una excepcional fotografía tomada desde una terraza de Fleet Street en Londres mientras una V-1 se lanza en picada; algunos instantes después, la explosión del ingenio en el área londinense.
A la izquierda, abajo: esta rampa de lanzamiento para las V-1 fue hallada por los aliados en Belloy-sur-Somme, en las cercanías de Amiens



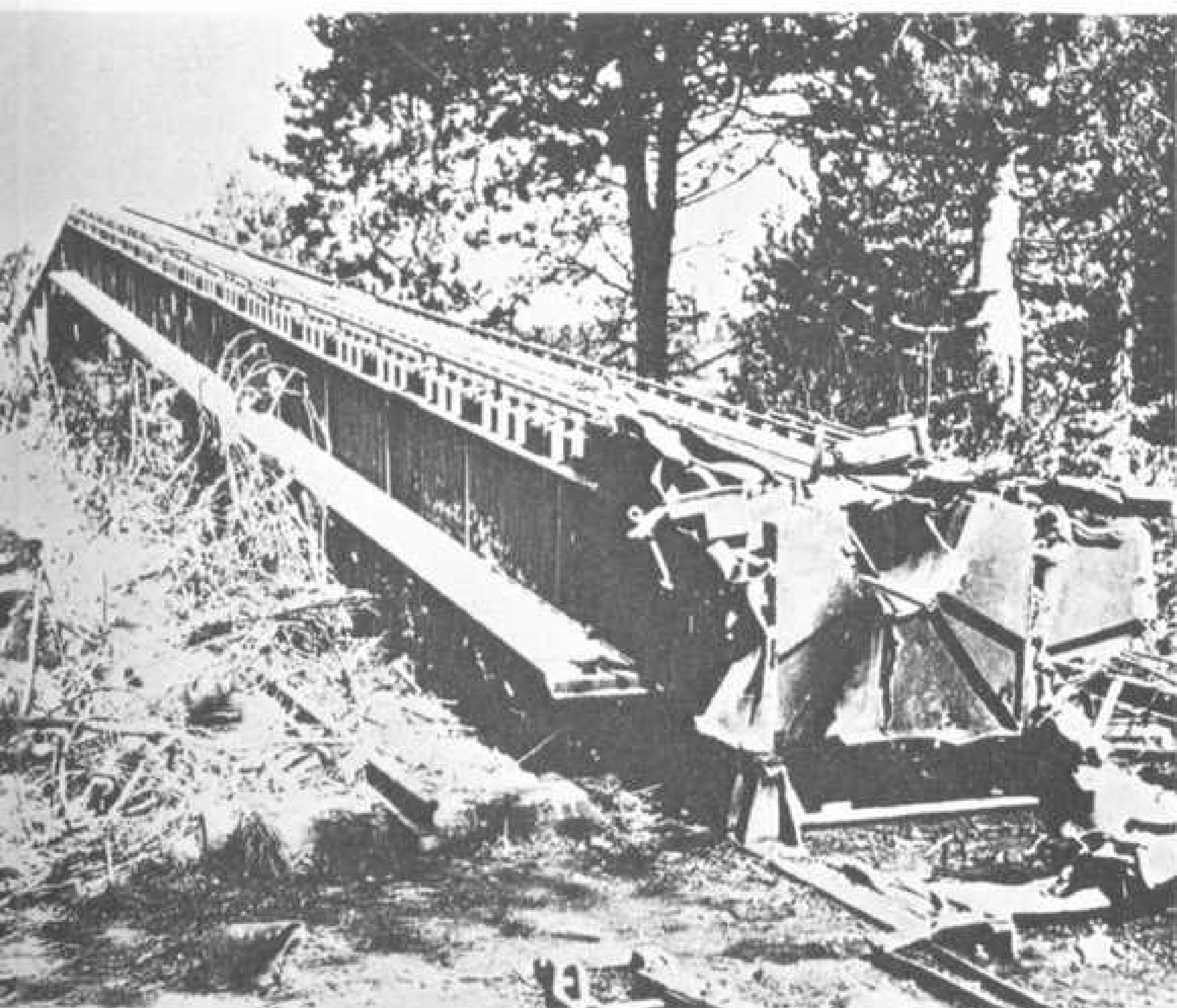




pertos. Además, entre éstos uno de los más escépticos acerca de las posibilidades de realización de armas telecomandadas era el profesor Lindemann, consejero científico del primer ministro Churchill (y condecorado con el título de Lord Cherwell), cuyas argumentaciones tenían, dada su posición, un peso importante aunque estuviesen basadas más en ideas preconcebidas que en evaluaciones objetivas.

Sin embargo, la mayoría estaba convencida de dos cosas: primero, que misiles capaces de trasportar una carga explosiva inclusive a una distancia de centenares de kilómetros eran realizables; segundo, que la técnica alemana estaba perfectamente en condiciones de proyectarlos y construirlos. Una vez seguros de esto, los ingleses habían comenzado a recopilar comentarios e informes provenientes de las más distintas fuentes (partisanos, expertos de países neutrales limítrofes con los territorios ocupados por los alemanes, prisioneros y, naturalmente, agentes de los servicios secretos) y posteriormente dieron la orden a la RAF de efectuar reconocimientos aéreos muy precisos. Como resultado, en junio de 1943, una serie de nítidas fotografías permitió afirmar sin lugar a dudas que los alemanes estaban probando por lo menos un tipo de misil, y que su estación experimental más importante se hallaba en la zona de Peenemünde.

Lo que los ingleses ignoraban era que los científicos nazis estaban perfeccionando no solamente una, sino toda una serie de "armas secretas". En efecto, en esa época (junio de 1943), se hallaban en proceso de evaluación por lo menos cuatro instrumentos excepcionales: el caza piloteado con propulsión de cohete "Komet"; la bomba voladora Fieseler, conocida luego con el nombre de V-1; el misil antiaéreo "Wasserfall" y el misil para el bombardeo de gran alcance A-4, al que se le asignaría posteriormente el nombre de V-2. ¿Cómo habían llegado los alemanes a tales resultados?



La "Raketenflugplatz"

En cierto modo, los principios inspiradores de las nuevas armas, o sea la propulsión de reacción o de cohete, y los sistemas de control y guía automáticos, no eran una novedad. Científicos e investigadores alemanes, algunos, auténticas autoridades, otros, simples aficionados, los experimentaban desde la década de 1920. Especialmente en los cohetes se había concentrado la investigación, quizá desde que Oberth (que sin embargo era rumano aunque luego alemán naturalizado) había demostrado con un famoso ensayo, "Die Rakete zu den Planetenräumen", que con este tipo de propulsores era posible "la fabricación de aparatos capaces de elevarse más allá de los límites de la atmósfera terrestre".

Fueron muchos, entre las décadas de 1920 y 1930, los que se dedicaron al planeamiento y construcción de aparatos de cohete. Algunos investigadores son considerados aún hoy auténticos pioneros del vuelo espacial, otros se conformaron construyendo cohetes para fines menos ambiciosos, estudiando técnicas de propulsión, utilizando combustibles tanto sólidos como líquidos. Entre ellos, un nombre famoso en la industria automovilística, Von Opel, fue quien después de haber experimentado el empleo de cohetes en vagones ferroviarios y automóviles, realizó inclusive un breve vuelo a bordo de un planeador con propulsión de cohete, el 30 de setiembre de 1929.

En 1930, el grupo más compacto y calificado de estos apasionados estudiosos logró que la municipalidad de Berlín les alquilara un terreno cerca de la ciudad, en el que se levantaban casamatas y terraplenes ya pertenecientes al Ministerio de Guerra. En el terreno, luego conocido universalmente con el nombre de "Raketenflugplatz" (campo de vuelo para cohetes) se planteó una extensa serie de experimentos con aparatos más complejos y sofisticados, que funcionaban con combustibles líquidos.

Entre tanto el ejército alemán en fase de reconstitución, había estudiado las posibilidades de fabricar grandes cohetes para utilizar en lugar de los cañones de mayor calibre, cuya construcción aún estaba prohibida por las cláusulas del tra-

tado de paz suscripto después de la derrota de 1918. El capitán Dornberger, un artillero, fue el encargado de la instalación de un centro especial y Dornberger reclutó a algunos de los investigadores de la "Raketenflugplatz", entre los cuales se encontraba el entonces jovencísimo Wernher von Braun. En 1932 comenzaron a practicarse los primeros experimentos.

Paralelamente el grupo de investigadores se iba disolviendo, inclusive por el excesivo interés demostrado hacia sus investigaciones por las autoridades nazis. Algunos, como el ingeniero Nebel, estaban en favor de continuar las investigaciones con fines militares; otros prefirieron abandonarlas y, en algunos casos, dejar directamente Alemania. Pero la semilla sembrada en aquellos años había dado sus frutos y, en Alemania, a principios de la década de 1930, existía el más grande y calificado grupo de expertos en cohetes que se hubiese visto en el mundo hasta ese momento. Precisamente de la labor de estas personas, nacerían las "armas secretas" de Hitler.

Peenemünde

En 1935, Von Braun fue el encargado de elegir una zona de terreno apta para albergar un centro misilístico. La elección recayó sobre Peenemünde, una solitaria localidad de Pomerania, llena de bosques y con una larga playa, desierta en decenas de kilómetros. En el Mar Báltico, frente a la playa, podían realizarse todos los experimentos deseados. Allí, a partir de 1936, comenzaron a surgir gradualmente aquellas instalaciones que debían hacer de Peenemünde el centro de investigación más avanzado en materia misilística y propulsión de cohete. La tarea confiada a los técnicos del centro fue la de realizar "un misil con combustible líquido destinado a usos militares... que medirá aproximadamente 12 m de longitud" (esta definición de las características del misil se leía en un informe que el mismo Von Braun hiciera al Ministerio de Guerra en 1937).

A pesar de que las características fueran tales como para hacerlo utilizable para acciones de bombardeo de larga distancia, en el proyecto se interesó el ejército y no la Luftwaffe. En efecto, el A-4 estaba considerado poco más que un gran proyecto de artillería y el ejército requería artillería de larga distancia. El programa tuvo fases alternadas de popularidad entre los jefes militares y políticos (costaba demasiado para que pudiese marchar velozmente), pero al final se reconoció su utilidad militar, inclusive porque en ese ínterin Alemania había entrado en guerra y la ofensiva aérea contra Gran Bretaña había fracasado. Mientras, por iniciativa del mariscal Milch, la Luftwaffe había desarrollado otro proyecto de misil, precisamente el de la "bomba voladora", asignado para su realización a los talleres Fieseler y que muy pronto demostró ser más económico que el del ejército.

De todos modos, el programa más ambicioso seguía siendo el del misil A-4; ambicioso y difícil, dado que se trataba de afrontar en gran escala —para la producción industrial— problemas que hasta entonces sólo habían sido resueltos experimentalmente. En junio de 1943, finalmente, se logró un éxito total y un misil A-4 efectuó un recorrido de 237 kilómetros.

Precisamente en esos días, las autoridades británicas se convencieron de que la amenaza de las "armas secretas" alemanas estaba convirtiéndose en realidad. Un comité reunido en el Ministerio de Aeronáutica, en la famosa sala de operaciones subterránea protegida por una puerta blindada, llegó a la conclusión de que los alemanes "disponían efectivamente" de misiles. En la reunión participó el mismo Churchill; la investigación había sido confiada a su yerno, el teniente coronel Duncan Sandys. Gracias a las fotografías tomadas desde los aviones (y al golpe de vista de una auxiliar dedicada a la interpretación de las fotografías) se pudo individualizar en Peenemünde la estación donde se probaban los misiles y se decidió atacarla con los bombarderos.

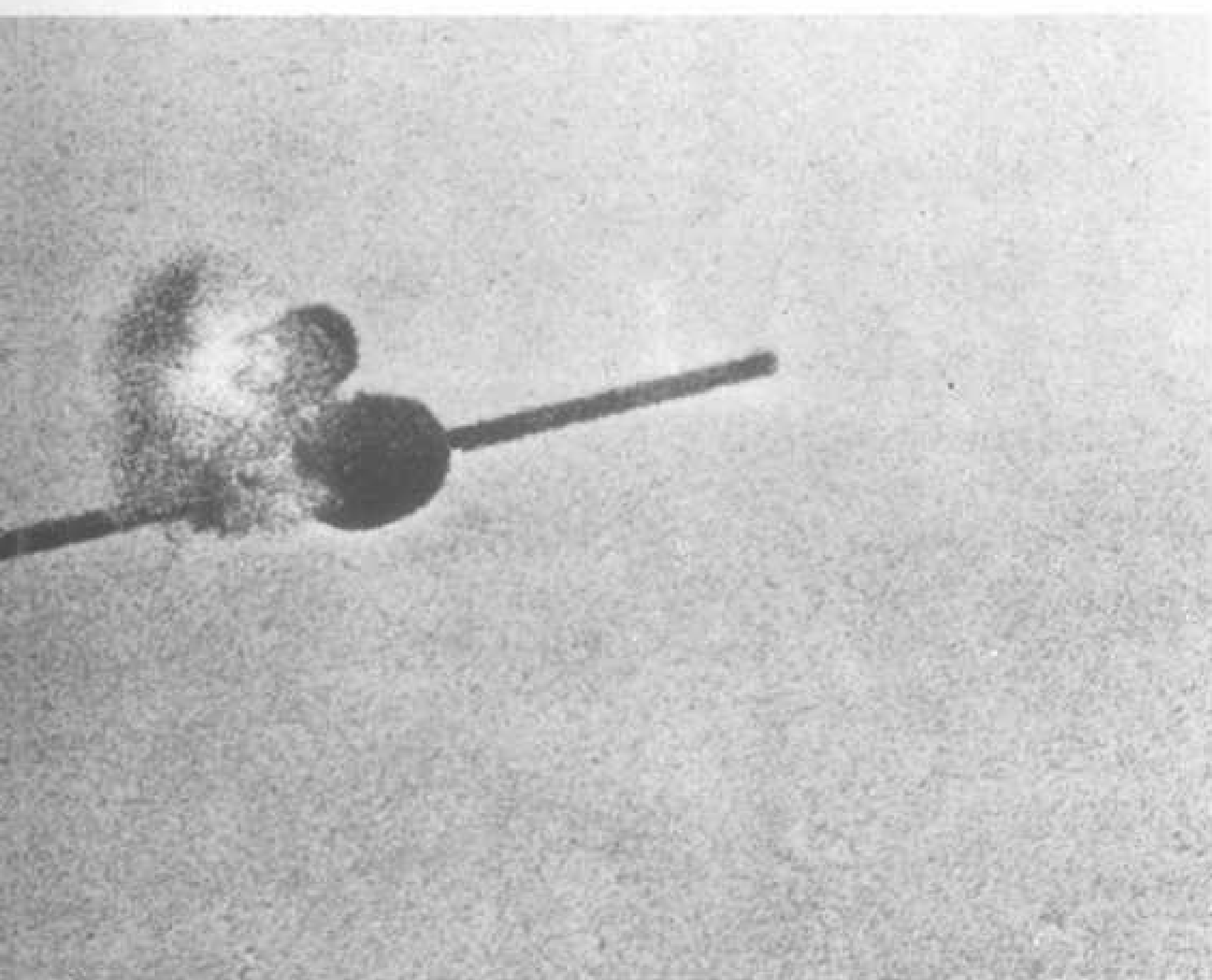
Tres oleadas sobre la base

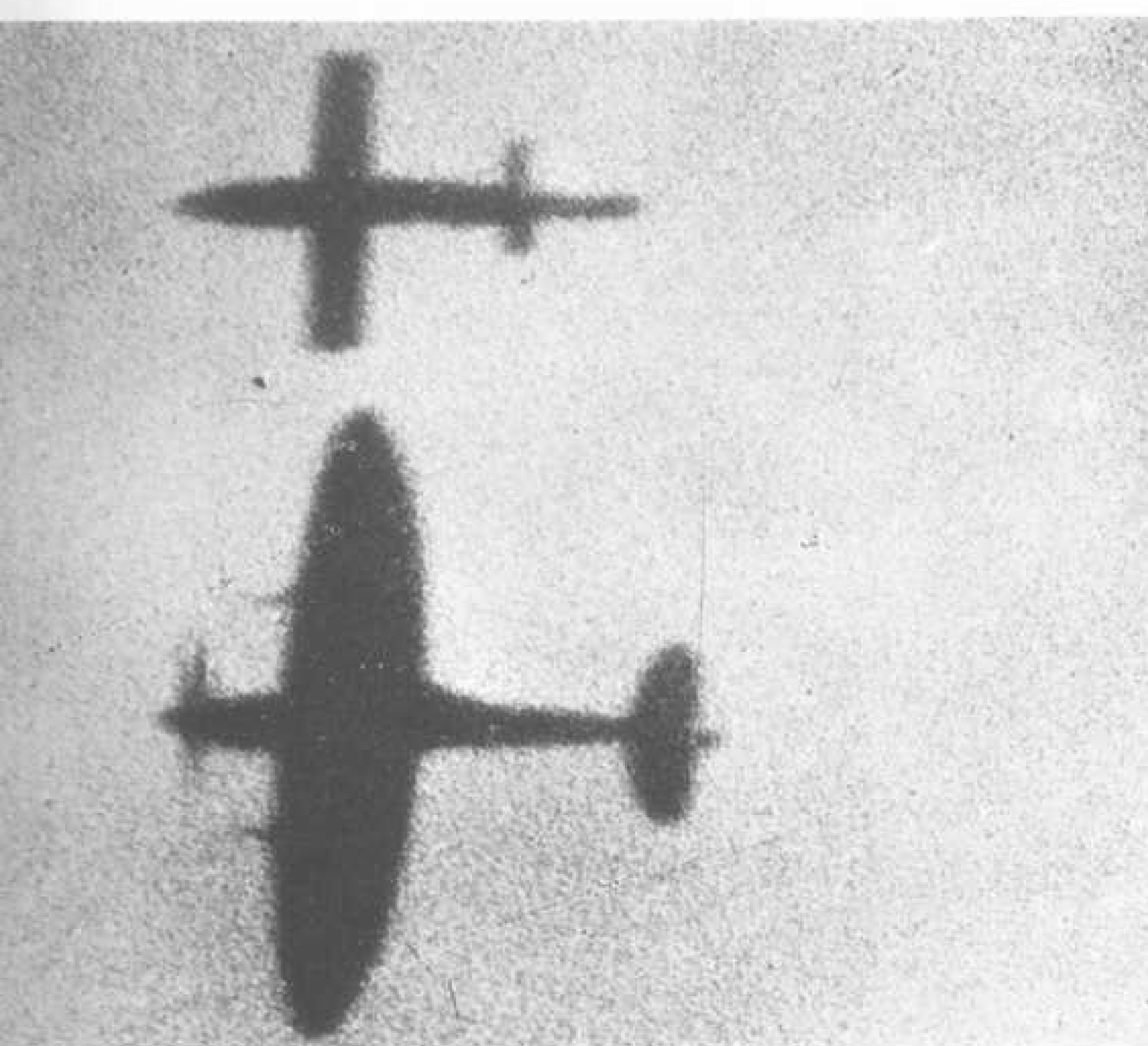
El mariscal Harris, jefe del Bomber Command de la RAF, fue el encargado de destruir Peenemünde. Sus expertos le habían informado que sólo hacia mediados de agosto se darían las condiciones meteorológicas y de luna tal que favorecerían la incursión. A la espera de esto, el Bomber Command comenzó a efectuar maniobras de diversión; todas las tardes, durante algunas semanas, siete u ocho veloces Mosquito fueron enviados a bombardear Berlín; dado que recorrían la misma ruta hacia Peenemünde, los alemanes no podían saber adónde se dirigían, y todas las tardes hacían sonar las sirenas también en la base.



Viviendas londinenses destruidas por el estallido de una V-1

Finalmente, en la noche entre el 17 y el 18 de agosto de 1943, se tuvo esa fase de luna llena que los planificadores del Bomber Command estaban esperando y, por lo tanto, se concretó el plan minuciosamente preparado por el mariscal Harris y sus hombres. La incursión fue efectuada por 433 bombarderos de los tipos Halifax, Stirling y Lancaster, precedidos por otros 65 cuatrimotores encargados de buscar los blancos, localizarlos exactamente con los radares de a bordo y señalarlos a las siguientes oleadas de bombarderos con los especiales marcadores luminosos. La operación había sido denominada en código "Hydra" y preveía la simulación de un ataque aéreo sobre Berlín, simulación confiada a ocho Mosquito, provistos de una gran canti-





Una V-1 está incendiándose (izquierda) después del ataque de un caza aliado. Abajo: un Spitfire se está acercando a una V-1 para tratar de desequilibrarla tocando con sus puntas de alas las de la bomba voladora alemana. De este modo, los pilotos ingleses lograban quitar del control del aparato giroscópico a los amenazadores ingenios. Para este tipo de maniobras, fue necesario esperar la entrada en unidad de las más recientes y veloces versiones de los caza en servicio. Abajo, derecha: una V-1 provista de puesto de pilotaje fue hallada por las tropas inglesas en Tramm, en las cercanías de Bannenberg, en Alemania (Archivo Catalanotto)

dad de los famosos señuelos metálicos, ya ampliamente utilizados para engañar a los radares alemanes. La inteligente maniobra de diversión funcionó perfectamente: el comando de la caza alemana fue engañado por las señalaciones de los radares y de los puestos de avistamiento y concentró todos sus caza diurnos y nocturnos en el cielo de Berlín. Además, precisamente esa tarde se realizaba sobre la capital la primera fase de la operación combinada "Jabalí salvaje", que preveía la intervención coordinada de las nuevas unidades de aviones de interceptación nocturnos, que comprendían también a los nuevos bimotores Me.410, juntamente con la unidad de monomotores de caza diurnos.

Durante más de 45 minutos los Mosquito volaron sobre Berlín, convertidos en blanco de un pesado fuego antiaéreo (98 baterías defendían la capital), mientras que no menos de 230 caza cruzaban en la oscuridad de la noche con gran confusión y, a veces, disparándose entre ellos dado que los pilotos de los monomotores diurnos creían que los bimotores de interceptación nocturnos eran enemigos. Finalmente, sólo unos treinta caza fueron enviados al cielo de Peenemünde.

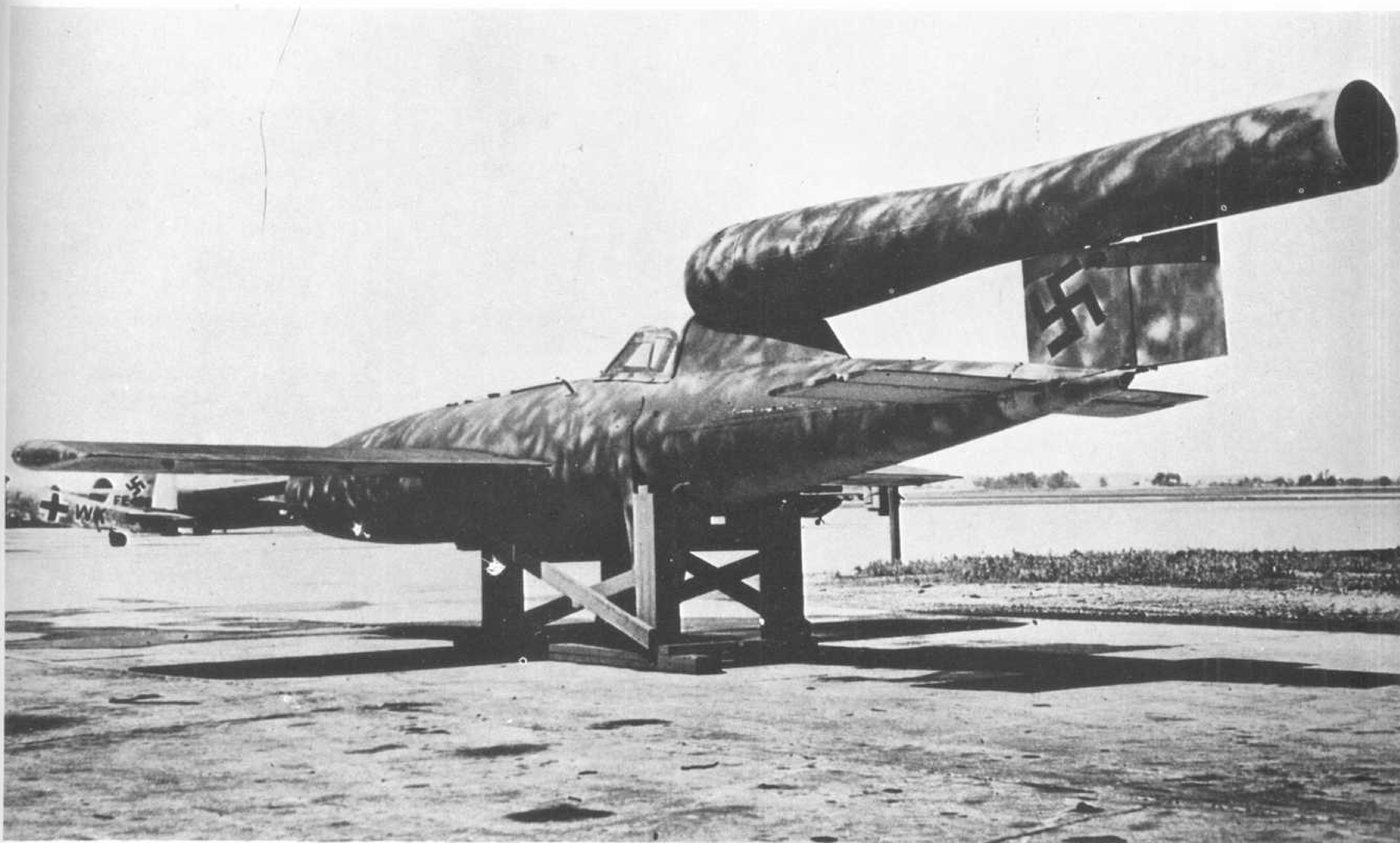
Allí, entre tanto, se sucedían una tras otra las oleadas de bombarderos británicos que debían atacar, en el siguiente orden, tres objetivos: el cuartel residencial de los científicos, las fábricas y los talleres de planeamiento. A pesar del éxito del plan de diversión, la incursión no logró totalmente los fines previstos, dado que una parte de los indicadores luminosos cayó lejos del blanco. De todos modos los daños fueron muy importantes, aunque no tanto como para detener el esfuerzo misilístico alemán. Seguramente, la pérdida más dura fue la del profesor Thiel, un científico de fama mundial quien además, ya estaba investigando en la energía atómica como fuente de propulsión. De cualquier manera, el ataque provocó un retraso en el programa misilístico y obligó a los alemanes a dispersar talleres, laboratorios y salas de ensamblaje de los misiles en zonas menos expuestas a la ofensiva aérea. Después de esa incursión, Peenemünde ya no tuvo la importancia que había tenido en los años anteriores.

Operación "Crossbow"

La dispersión de las instalaciones y los proyectistas de Peenemünde después de la incursión británica había vuelto más dificultosa la realización del programa A-4 y, en consecuencia, la Luftwaffe logró acelerar su proyecto de la bomba voladora, obteniendo cierta prioridad en las provisiones de material. A medida que el proyecto se iba poniendo en ejecución, la organización Todt, la poderosa fuerza de trabajo creada por los alemanes utilizando inclusive prisioneros de guerra y laboratorios de emergencia, comenzaba a construir las rampas de cemento que debían ser utilizadas para el lanzamiento de las bombas voladoras. Estas rampas de lanzamiento, que tenían una forma singular que las hacía semejantes a un esquí, fueron identificadas por la aviación británica y, en diciembre de ese mismo 1943, los cazabombarderos de la RAF comenzaron una serie de ataques que tenían como finalidad la destrucción de esas rampas. Los ataques se revelaron bastante efectivos (la operación había sido denominada "Crossbow", es decir, ballesta), pero las rampas eran de fácil construcción y se



Una V-1 piloteada, probablemente el mismo ejemplar de la fotografía de abajo en la página anterior, expuesta en Inglaterra en una exposición de material aeronáutico alemán capturado (Archivo Apostolo)



multiplicaban rápidamente, tanto es así que, a fines de mayo de 1944, es decir, en vísperas del desembarco aliado en Normandía, habían sido avistadas aproximadamente un centenar de éstas.

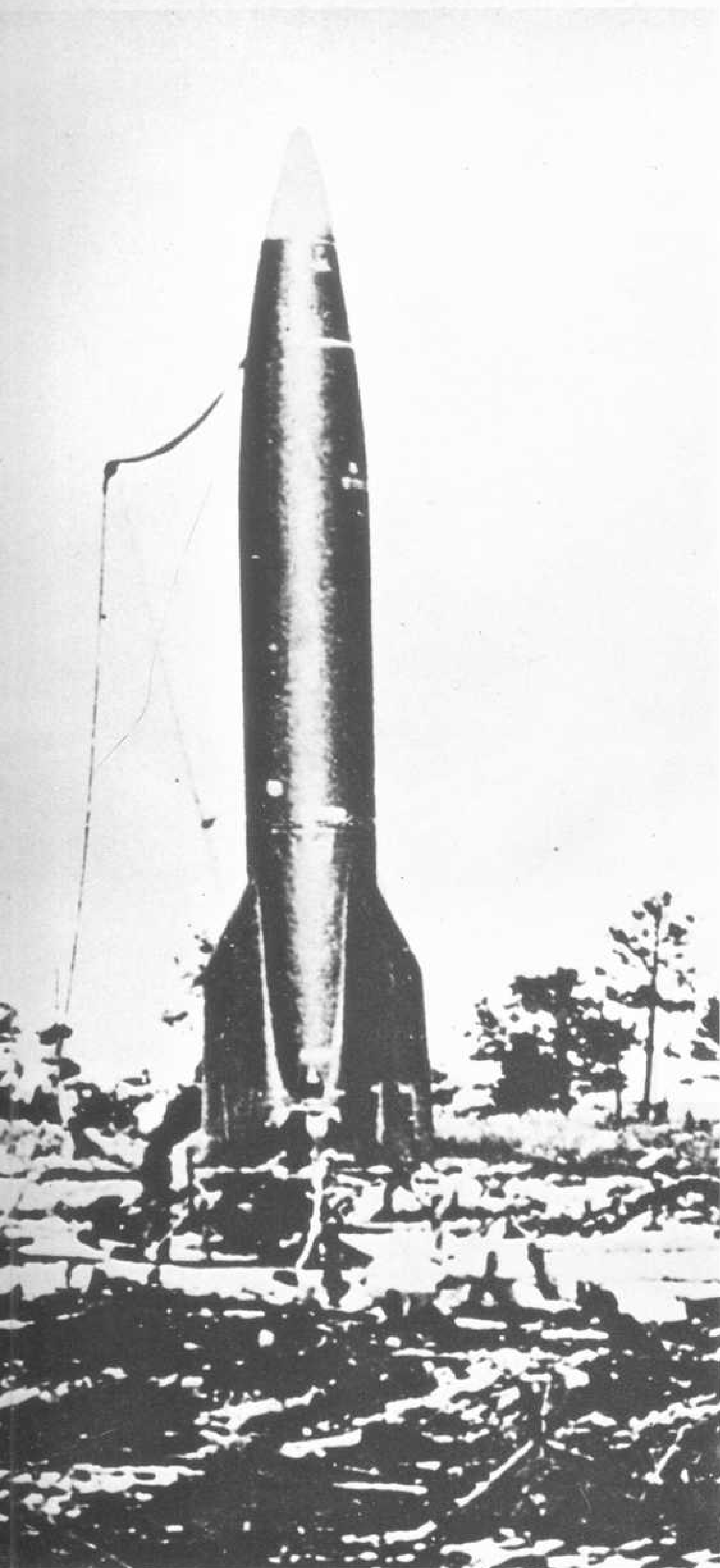
El 13 de junio la ofensiva de las bombas voladoras había comenzado y, por lo tanto, al ataque a las rampas de lanzamiento se le había dado prioridad respecto de otras operaciones aéreas, asociándose también las unidades de bombarderos livianos americanos.

Este tipo de ofensiva aérea centrada directamente en los lugares desde los cuales partían los mortíferos instrumentos no consiguió más que espaciar modestamente el ritmo del tiro. En efecto, las rampas eran reparadas con bastante rapidez y, además, los alemanes utilizaban también rampas móviles, fácilmente ocultables de día, e inclusive aviones de bombardeo que lanzaban las bombas voladoras desde la Mancha. En Gran Bretaña se recurrió entonces a incrementar el dispositivo defensivo existente y que consistía en una serie de barreras de contención efectuadas con unidades de aviones de caza, baterías antiaéreas e hileras de globos cautivos.

A medida que los alemanes aumentaban la cantidad de bombas voladoras lanzadas sobre Inglaterra y, en consecuencia, a medida que crecía el peligro de la operación, el dispositivo defensivo inglés se volvía más compacto, adquiriendo al mismo tiempo nuevos medios. Los cañones antiaéreos fueron llevados más al sur de Londres, de modo que las V-1 derribadas no cayeran en zonas habitadas, y las escuadrillas de caza fueron enviadas a interceptar los peligrosos misiles alados sobre el Canal de la Mancha, para que no interfirieran la acción de la artillería antiaérea. El 19 de julio de 1944, los ingleses disponían para defenderse de las V-1 de aproximadamente dos mil cañones antiaéreos y de nuevos radares mucho más maniobrables y precisos que aquéllos utilizados hasta ese momento. Luego, hacia mediados de agosto, pudieron disponer de un arma decisiva fabricada por los americanos: la espoleta de proximidad. Era un dispositivo basado en la emisión de señales de radio, totalmente similar a un pequeño radar, contenido en la ojiva de las granadas antiaéreas; el aparato hacía explotar la granada apenas ésta pasaba a una distancia preestablecida del blanco volador.

V-1 y V-2

Se ha dicho, erróneamente, que la V-1 era un arma no excesivamente peligrosa. Es una afirmación muy discutible. A fines de junio, los daños que ésta había provocado en la zona de Londres resultaban muy graves y, en muchos casos, las pérdidas de vidas fueron altísimas, como la vez en que una bomba voladora alcanzó un cuartel del Regimiento de Guardia, provocando la muerte de más de 100 hombres, entre ellos 63 oficiales, o cuando el 28 de junio una bomba ha-



Una V-2 (izquierda) en Peenemünde antes del lanzamiento.
Abajo: una unidad móvil de la Luftwaffe destinada al lanzamiento de los misiles V-2 con uno de estos ingenios ya en posición

bía alcanzado el Ministerio de Aeronáutica matando a 198 personas. Aunque los dos episodios citados hayan sido puramente casuales, dada la extremada imprecisión del arma autoguiada alemana, después de 20 días solamente del comienzo de la ofensiva con las bombas voladoras, más de 2500 londinenses ya habían perdido la vida.

Sin embargo, las medidas defensivas británicas lograron disminuir y, en consecuencia, neutralizar la ofensiva. Los caza, avisados con oportuna anticipación acerca de las estaciones de radar, lograron efectivamente interceptar muchas V-1 no obstante su elevada velocidad, e inclusive los globos cautivos demostraron ser eficaces logrando derribar 232 bombas voladoras. Pero los mejores resultados fueron obtenidos por la artillería antiaérea equipada con las espoletas de proximidad. De este modo, poco a poco, el ataque de las V-1 menguó para terminar casi totalmente a fines de agosto, época en la cual de siete bombas lanzadas, sólo una llegaba hasta el área de Londres. El 28 de agosto de 1944 fue un día especialmente importante para los ingleses, porque de 94 bombas voladoras avistadas 90 fueron destruidas: dos por colisión contra los globos cautivos, 23 derribadas por los caza y 65 por los cañones costeros. Vista la escasa eficacia de la ofensiva, Hitler ordenó suspender el lanzamiento de V-1; pero sólo para sustituirlas con algo más temible: los cohetes de largo alcance.

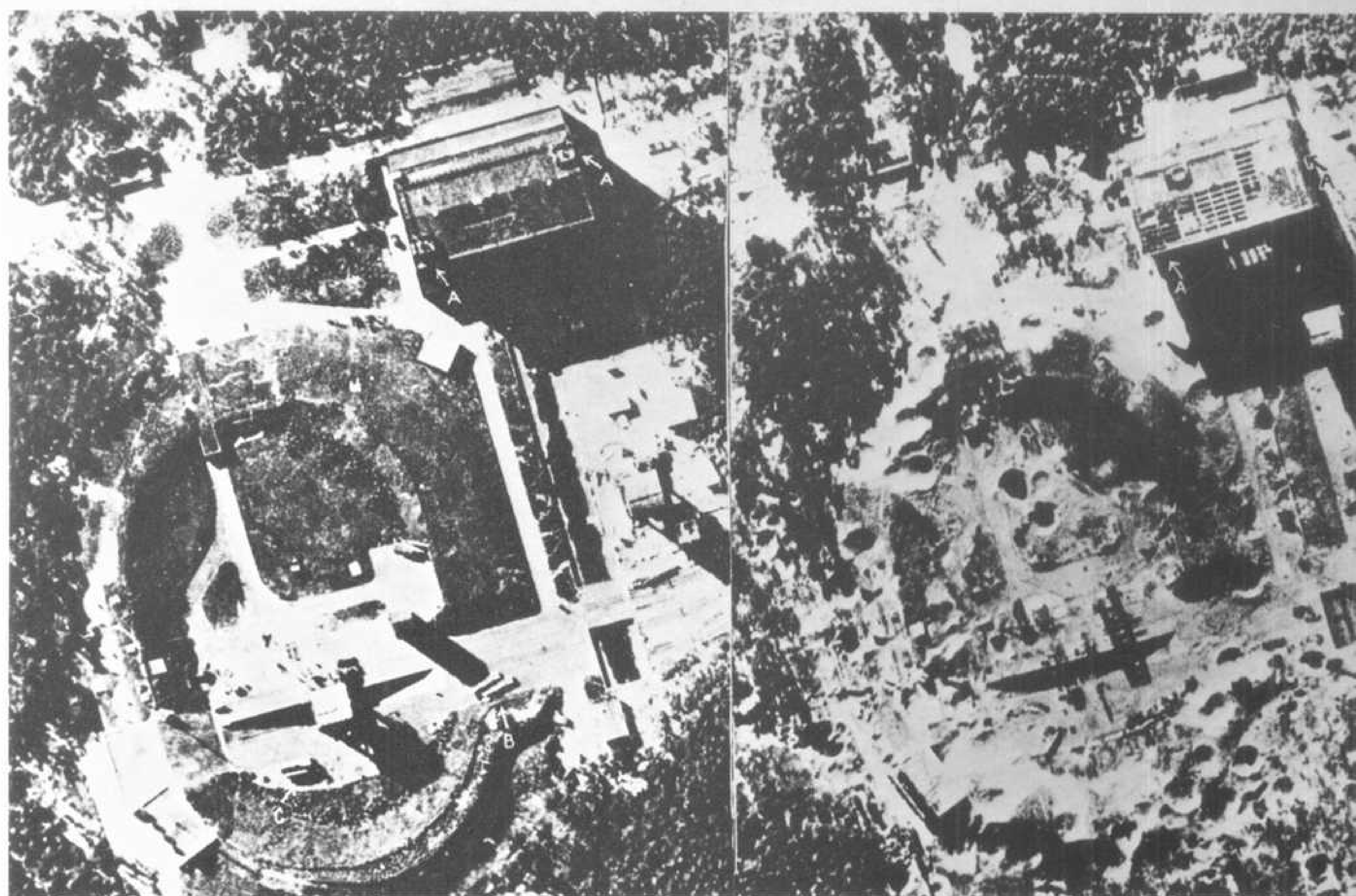
El 8 de setiembre de 1944, un cohete A-4 caía en los suburbios de Londres matando a tres personas e hiriendo a 17. Eran las 18.45: por primera vez, los habitantes de una ciudad oían en el cielo el característico ''bang'' de un vehículo aéreo de velocidad supersónica. El A-4, más conocido con el nombre de V-2, era un cohete de aproximadamente 14 m de longitud, con un peso de más de 12 toneladas y una cabeza explosiva de aproximadamente 900 kilogramos de ''amatol'', un explosivo del que disponían los alemanes. El misil estaba provisto de cuatro aletas cortas y estabilizado giroscópicamente; la propulsión estaba asegurada mediante combustibles líquidos, un combustible (alcohol) denominado ''B-Stoff'' que ardía en oxígeno líquido. El misil había sido lanzado desde una rampa situada en Holanda, aproximadamente a 300 km de Londres. De acuerdo con los planes alemanes, el primer A-4 debería ser lanzado sobre París el 6 de setiembre, pero la operación había fracasado.

En un principio, el ritmo del bombardeo con las V-2 fue bastante lento, con gran alivio para los ingleses que esperaban la llegada de centenares de aparatos. En realidad, los alemanes tenían serios problemas en lo que se refería a la fabricación de las V-2, costosas y complicadas y, además, el aparato propulsor muy pronto ocasionó trastornos. A esto, agréguese la dificultad de hallar, especialmente en un período en el cual la industria alemana era atacada incesantemente por los aviones aliados, las grandes cantidades de combustible y oxígeno líquido necesarios.

La ofensiva de las V-2

Hacia fines de 1944, el ritmo de los lanzamientos de los cohetes V-2 se volvió más intenso y comenzaron a ser atacados





Una base de lanzamiento para V-2 fotografiada en Peenemünde antes y después de los bombardeos británicos. En la fotografía de la izquierda se observan puestos antiaéreos (A), vagonetas para el trasporte de las V-2 (B) y, por último, dos misiles V-2 (C)

inclusive blancos situados en Francia, Bélgica y Holanda. Sin embargo, los jefes alemanes, Hitler en particular, no estaban satisfechos con las performances del cohete, que consideraban más adecuado para atacar objetivos situados a corta distancia, dado que precisamente en este alcance su precisión era máxima. En esencia, la V-2, tal como había sido concebida y realizada, representaba exactamente aquel sustituto de la artillería de largo alcance que el ejército alemán había calculado desde 1932.

Los daños ocasionados a Londres y a las ciudades europeas fueron, de todos modos, muy graves: en la capital británica, la ofensiva con las V-2 causó en total la muerte de alrededor de 6000 personas; en Holanda un solo misil, que alcanzó un cine, causó la pérdida de más de 1100 vidas. La ofensiva de las V-2 finalizó el 27 de marzo de 1945. Aquélla con las bombas voladoras, después de la suspensión decretada por Hitler a fines de 1944, fue reanudada con nuevos modelos más veloces y, sobre todo, con el empleo de V-1 lanzadas por aviones desde el Mar del Norte. Además, se descubrió —pero sólo al finalizar la guerra— que los alemanes habían realizado bombas voladoras provistas de puesto de pilotaje, capaces de volar a 850 km/h. Muy probablemente, los pilotos las deberían llevar hasta una cierta distancia del objetivo, dejando luego a los instrumentos la tarea de guiar la bomba en la última parte del vuelo. La famosa piloto de prueba Hanna Reitsch declaró, después de la guerra, haber probado en vuelo una bomba voladora.

No existen dudas de que la V-2 ha sido el progenitor de los misiles bélicos de nuestra época y también de los vectores espaciales. Durante muchos años, después de la finalización de la guerra, las unidades misilísticas rusas fueron equipadas con un estrecho pariente de la V-2 y, además, los cohetes vectores de las cápsulas espaciales de Gagarin y sus colegas usaban motores de cohete derivados de aquéllos de las V-2. Los mismos americanos se remitieron a la V-2 para la construcción de sus misiles intercontinentales, mientras que en lo concerniente a la actividad espacial de éstos, no puede olvidarse que fue protagonista precisamente Von Braun, aquel incansable defensor del programa A-4/V-2.

Desde el punto de vista de la eficacia bélica, en la actualidad se considera que ambas armas, V-1 y V-2, no eran totalmente aptas para el bombardeo de larga distancia, siempre debido a su imprecisión. Sin embargo, fueron por cierto excelentes para sembrar el terror en las ciudades inglesas y es un hecho bien conocido que jamás la moral de los londinenses cayó tan abajo como en ese invierno de 1944, cuando sobre la capital se alternaban V-1 y V-2. Desde este especial punto de vista, la bomba voladora de la Luftwaffe ofreció mejores performances a un costo infinitamente más bajo. Con el equivalente de un cuatrimotor Lancaster se podían fabricar alrededor de 300 bombas voladoras y los resultados obtenibles eran muy superiores y, sobre todo, no costaban pérdidas de tripulaciones. Sin embargo, es innegable que, poniendo en un plato de la balanza lo que les costó a los aliados la defensa de las armas telecomandadas alemanas, los bombardeos de las rampas de lanzamiento y de las industrias misilísticas enemigas, los daños materiales sufridos por las ciudades británicas, francesas, belgas y holandesas y las dolorosas pérdidas humanas (que solamente en Inglaterra llegaron a un total de 10000 aproximadamente) y en el otro lo que les costó a los alemanes la realización de las V-1 y V-2, y el empleo de las mismas en acciones de represalia, la operación "Vergeltungswaffe" terminó cerrándose en pasivo para Alemania; los ataques terroristas de las dos armas telecomandadas, aun imponiendo sangrientos sacrificios a las poblaciones civiles, no arrojaron ningún resultado positivo en el plano militar y, en consecuencia, no beneficiaron el destino del tercer Reich.

Los alemanes habían estudiado la instalación de rampas de V-1 en submarinos que, emergiendo lejos de las costas americanas, deberían bombardear Nueva York. Esta idea, que quedó en la fase de simple proyecto, fue continuada en los años posteriores al conflicto por los americanos, quienes lograron efectuar muchos lanzamientos desde a bordo de submarinos y de unidades de superficie con una bomba voladora diseñada nuevamente en los Estados Unidos y denominada "Loon".

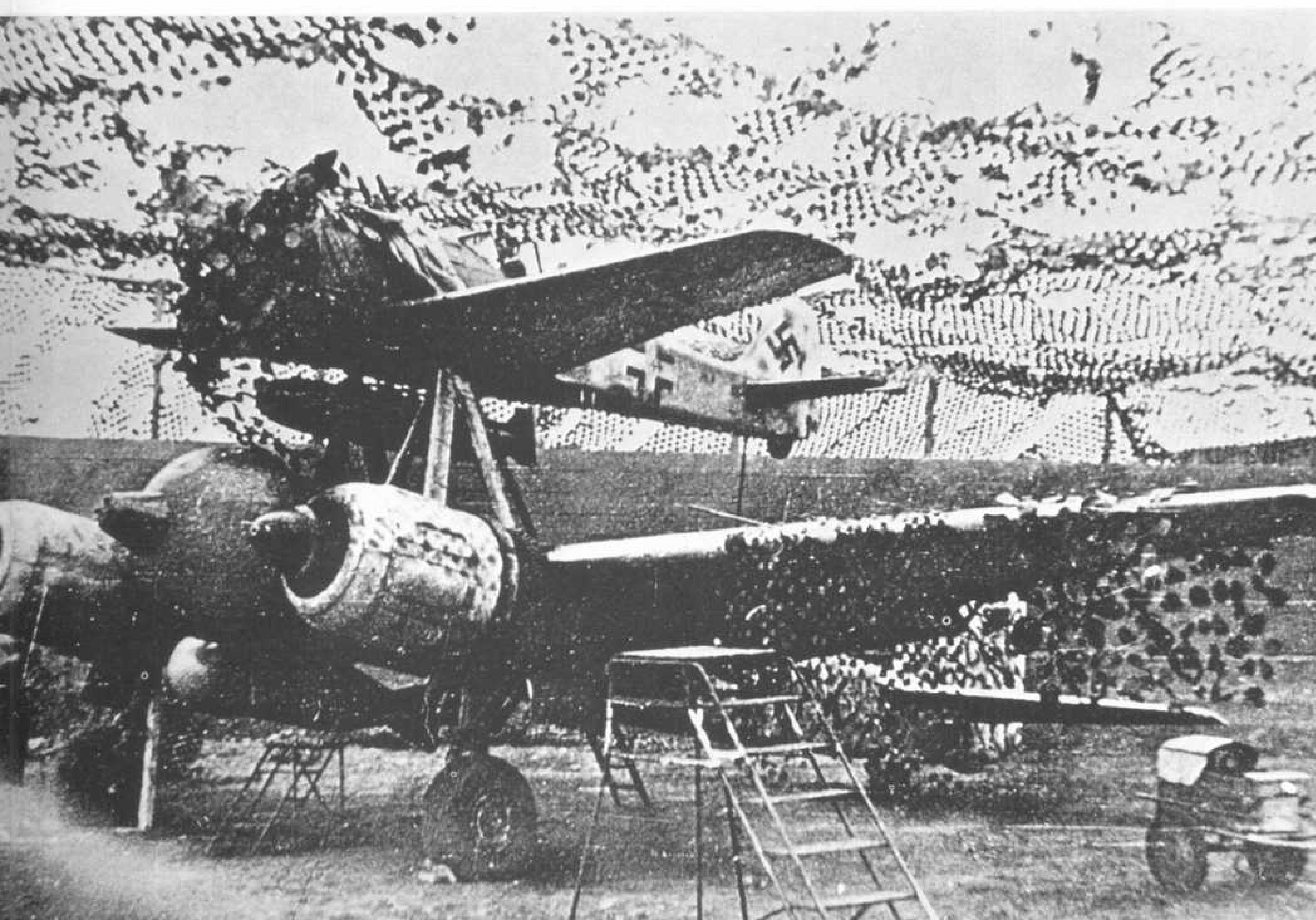
Otros misiles alemanes

A pesar de que V-1 y V-2 resultaron ser los únicos misiles fabricados en grandes series (de 22000 a 30000 V-1 y alrededor de 6000 V-2) y empleados efectivamente en operaciones bélicas, los alemanes habían proyectado y probado en parte, muchos otros aparatos autopropulsados y autocomandados. Entre éstos, el ya mencionado "Wasserfall", un aparato antiaéreo similar a la V-2, pero cuyo tamaño era apenas un tercio de este último misil. Tenía un alcance de aproximadamente 40-50 km y podía trasportar una cabeza explosiva múltiple a más de 15 km de altura. Extrañamente, el desarrollo de esta arma, que habría podido constituir el más eficaz medio de defensa contra los bombardeos aliados, nunca fue acelerado y, por el contrario fue sacrificado, en realidad, en favor de las exigencias de fabricación de las V-2.

Entre las nuevas armas de nuevo modelo que llegaron a la fase operativa, una de las más eficaces fue la bomba ra-

Una bomba V-2 (abajo) tal como fue hallada por los aliados en la selva de Haneenberg, cerca de Leese, donde se hallaba una de las fábricas de estos misiles.
Más abajo: durante el último período de guerra, los alemanes usaron como bombas voladoras directamente algunos bombarderos que llevaban a bordo cargas explosivas y eran conducidos sobre el blanco por caza Bf.109 y F.W.190. Aquí un F.W.190 con un Ju.88 modificado para este especial empleo (Archivo Coggi)

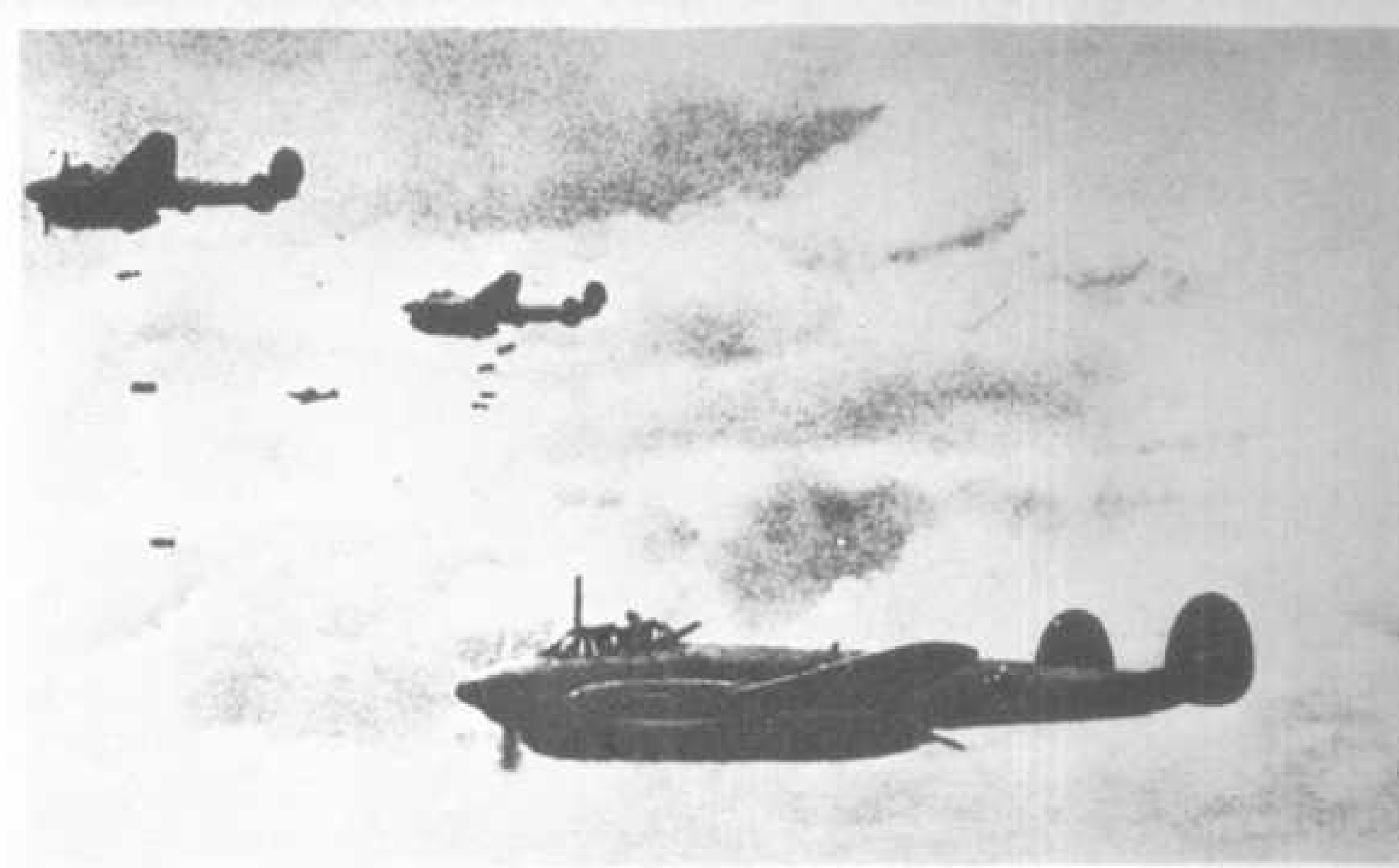




diocomandada, que podía ser lanzada por los aviones y conducida con precisión matemática sobre el blanco. Los alemanes realizaron varios modelos de ésta, entre los cuales merecen ser mencionados los de la Henschel y la SD 1400. La Henschel Hs.293, probada desde diciembre de 1940, entró en producción en noviembre de 1941 y, desde 1943, fue suministrada a las unidades operativas. Su primer empleo se produjo el 25 de agosto de 1943, en el Golfo de Vizcaya, donde aviones alemanes equipados con esta bomba autopropulsada hundieron varias unidades de superficie inglesas empeñadas en una operación antisubmarino. Posteriormente, la Hs.293 fue utilizada en el Dodecaneso y en el Anzio. Se probaron por lo menos 31 variantes de ésta, las últimas de las cuales provistas inclusive de sistema de telecomando con televisión o de rayos infrarrojos y con espoletas de proximidad y barométricas. En lo sucesivo, de esta bomba se desarrollaron el tipo Hs.294, que debería ser lanzado desde un avión sobre la superficie del mar, penetrar en el agua y, una vez convertido en torpedo, dar en el blanco, como también los tipos Hs.295 y Hs.296. Otra bomba aire-superficie utilizada en operaciones bélicas era la PC 1400X (o FX 1400) que, sin embargo, no estaba provista de sistema de propulsión, sino sólo de un dispositivo de radiocomando. El 9 de setiembre de 1943, un bimotor Do.217 hundió, con dos de estas bombas, al más moderno acorazado de la flota italiana, el "Roma", mientras se dirigía hacia Malta para unirse a la flota inglesa. Los 320 kg de explosivo de cada una de las dos bombas hicieron que la unidad italiana se fuera a pique en pocos minutos, y otra FX 1400 (llamada también Fritz X) dañó gravemente al acorazado gemelo "Italia". La misma bomba guiada pondría fuera de combate, el 16 de setiembre de 1943, al acorazado británico Warspite en las aguas de Salerno, y mandaría a pique al crucero Spartan y el cazatorpedero Janus.

Otras bombas autopropulsadas fueron proyectadas para ser lanzadas desde aviones contra otros aviones, como la X4, que jamás llegó a la fase operativa y que debería equipar al Me.262.

A la derecha, arriba: una formación de bimotores soviéticos Pe.2 escoltada por aviones de caza, efectúa un bombardeo sobre objetivos alemanes (Archivo Coggi).
Abajo, derecha: un Ju.87D-3 perteneciente al 2º Gruppe del 2º Stukageschwader, con la mimetización invernal adoptada por la Luftwaffe en el frente oriental (Bundesarchiv, Koblenz).
Más abajo: delante de un La-7, el máximo as soviético del tiempo de guerra, Ivan Kojedub, quien obtuvo 62 victorias en aviones Lavočkin (Archivo Bignozzi)





EL DESARROLLO DE LA AVIACIÓN SOVIÉTICA

Así como la capitulación de Von Paulus en Stalingrado había marcado el comienzo de la declinación de la Wehrmacht, ese mismo año (1942) la aviación soviética superaría definitivamente a la Luftwaffe y conquistaría el dominio de los cielos en su frente occidental. Desde la mitad de 1943 hasta la finalización de la guerra en mayo de 1945, los rusos lograrán mantener en servicio, como término medio, no menos de diez mil aviones, con picos inclusive de quince mil. La Luftwaffe, en el frente oriental, dispondrá en el correspondiente período de una cantidad media de aviones de aproximadamente 2000 a 2500 unidades. La única excepción se producirá al comenzar la batalla de Berlín, cuando logrará reunir alrededor de 3500 aviones. Pero éste será sólo un episodio, encuadrado en los golpes finales de un esfuerzo ya en su fase de agotamiento. Acerca de este extremado esfuerzo y acerca de la "Batalla de Berlín" en particular, el juicio de los historiadores aún es controvertido. Inclusive, en un libro documentado que le pertenece, Eric Kuby sostuvo simplemente que, en realidad, jamás existió una batalla de Berlín propiamente dicha: es decir, Berlín cayó entre las convulsiones de una fanática resistencia desorganizada y sin sentido.

Fueron varios los elementos que contribuyeron a hacer aun más aplastante de lo que se describe por las cifras, la superioridad aérea soviética. Para defender las ciudades alemanas de los bombarderos aliados y para resistir, en general, la presión aérea angloamericana cada vez más pesada, la Luftwaffe se había visto obligada a retirar del frente oriental a los pilotos más agresivos y mejor adiestrados y a las tripulaciones provistas de mayor experiencia. También en lo concerniente a los aparatos, los de las unidades opuestas a los soviéticos eran obtenidos reuniendo aviones de los modelos más variados, comúnmente ya superados. En efecto, la Luftwaffe consideraba que la aviación soviética era un enemigo menos temible que la angloamericana y los pilotos, por cierto, aún tenían un nítido recuerdo de los dos primeros años del conflicto, cuando se enfrentaban a fuerzas escasamente adiestradas y los aviones de caza rusos eran derribados a centenares.

En la primavera de 1943, la situación —como ya se ha visto— estaba cambiando radicalmente. Ante todo, los soviéticos habían puesto en el campo a los nuevos caza del tipo La-5, La-7, Yak-3 y Yak-9, todos equipados con motores de más de 1500 caballos de potencia y en condiciones de alcanzar y superar velocidades del orden de los 550 km/h. Posteriormente, la potencia de los motores fue aumentada nuevamente, llegando a 2000 caballos y, con motores de este tipo, los aviones de caza rusos llegaron a los umbrales de los 640 km/h, colocándose en el mismo nivel de los más prestigiosos caza ingleses y americanos y de sus directos rivales, los Bf.109 y los Focke-Wulf 190. Motores con una potencia de 2000 caballos también fueron empleados en los bombarderos livianos y medianos que, además, fueron equipados con cañones y cohetes. Tampoco se puede olvidar que en el curso de 1944 entró en línea en la aviación soviética el moderno bombardero bimotor Tupolev Tu-2, con motores con una potencia de 1800 caballos, que podían trasportar una carga ofensiva de 2000 kg de bombas a 1300 km de distancia, volando a más de 530 km/h.

El empleo táctico

Tal vez la fórmula más exacta para definir el empleo de la aviación soviética desde 1943 hasta 1945 sea la de "artillería voladora". Se calculó que, en los dos últimos años de guerra, aproximadamente el 90 por ciento de los aviones rusos operó con misiones estrictamente tácticas, en beneficio exclusivo de las fuerzas terrestres. En las campañas más significativas en el frente oriental, la cantidad de aviones empleados por los soviéticos fue asombrosa. Solamente en la operación para la reconquista de Karchov se constituyeron cuatro ejércitos aéreos que totalizaban no menos de seis mil aviones. No fue raro que contra un solo objetivo y en el trascurso de muy poco tiempo, los soviéticos lanzasen inclusive mil aviones. Los aviones rusos llegaban a las líneas alemanas a baja altura, bombardeaban sistemáticamente todas las columnas en movimiento y atacaban vehículos, trenes y puestos de artillería inclusive con el fuego de las armas de a bordo y con el lanzamiento de cohetes.



Paralelamente a este empleo masivo de las fuerzas aéreas en una función táctica, los soviéticos efectuaron muchísimas operaciones de trasporte de paracaidistas, que eran lanzados sobre la primera línea alemana, y también de tropas de guerrilleros, a quienes se los hacía descender asimismo, bien adentro de las vías de comunicación a espaldas del ejército, donde perturbaban considerablemente el movimiento de las columnas de provisiones de la Wehrmacht.

También el bombardeo nocturno fue incrementado por la aviación soviética y, a medida que el frente oriental se iba desplazando hacia las fronteras de Polonia y Prusia Oriental, se hacían más fre-



Un hidroavión Blohm und Voss 138C-1 (izquierda) del 3/SAGr. 125 que operaba en el Mar Negro desde la base de Costanza (Bundesarchiv, Koblenz). Abajo, izquierda: especialistas soviéticos montan la hélice en el motor interno izquierdo de un cuatrimotor Pe.8, empleado para el bombardeo y para el trasporte y el lanzamiento de paracaidistas (Archivo Bignozzi). Abajo, derecha: un Focke Wulf 190 que operaba desde una pista de travesaños de madera en un aeropuerto alemán del frente oriental (Archivo Bignozzi). Más abajo: una unidad de caza Yak-3 guiada por un coronel que piloteaba, a su vez, el La-5 que se observa en primer plano (Archivo Bignozzi)



cuentes las incursiones llevadas a cabo por bombarderos medianos sobre objetivos industriales enemigos situados a poca distancia de la línea de fuego. A comienzos de 1944, estos bombardeos nocturnos se habían vuelto tan intensos que los alemanes debieron prever el traslado al frente oriental de unidades de caza nocturna, cuya intervención fue efectiva pero siempre limitada a la cantidad, bastante escasa además, de los aparatos y pilotos que se pudieron retirar del frente occidental.

Por su parte, la aviación soviética no logró poner a punto un sistema eficaz para defender su retaguardia industrial, de los "raids" de los bombarderos nocturnos alemanes. En efecto, en la segunda mitad de 1943 la Luftwaffe había planificado y realizado toda una serie de ataques nocturnos con bombarderos He.111 de gran alcance. Para resistir tales ataques, la aviación soviética debió recurrir a la constitución de unidades de caza nocturna y empleó, con este fin, una variante del bombardero Pe-2 denominada Pe-3 y construida, entre otras cosas en pocos ejemplares, precisamente para este propósito. Pero los resultados fueron decepcionantes, dado que los rusos no disponían de aviones con radar, y los aliados tampoco habían creído conveniente reabastecerlos de estos vitales aparatos. Sólo el inevitable agotamiento de las capacidades ofensivas alemanas hizo que la Luftwaffe suspendiera estas incursiones nocturnas.

Por último, debe recordarse que a partir de 1944, muchos bombarderos y aviones de trasporte de la aviación soviética fueron empleados en apoyo de las operaciones de los guerrilleros que combatían en los países ocupados por los alemanes. Particularmente los ejércitos yugoslavos del general Tito fueron sistemáticamente reabastecidos de víveres, armas y municiones; algunas veces, fueron lanzados también mediante paracaídas, oficiales y expertos en guerrilla para apoyar a los guerrilleros. En el sector balcánico, también estuvieron presentes las aviaciones aliadas: los americanos desde las bases de la Pulla operaban con ingentes fuerzas estratégicas recorriendo toda la región danubiana en poder de los alemanes y, para tal fin, habían constituido la 15a. Air Force. Siempre en 1944, la RAF constituyó inclusive la Balkan Air Force que, operando desde los campos de la costa adriática italiana, apoyaba las acciones de los guerrilleros yugoslavos, albaneses y griegos.

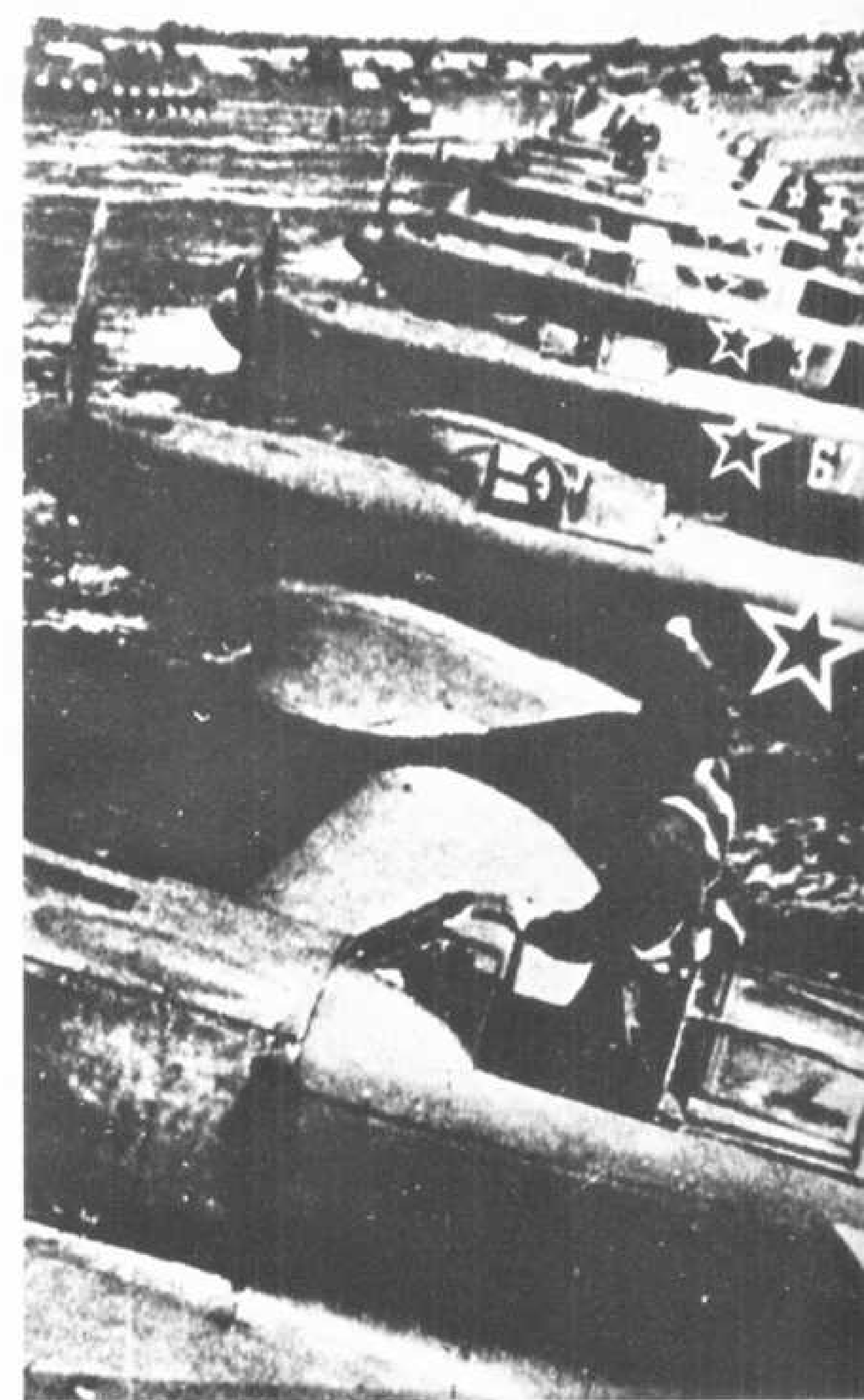
De la Balkan Air Force formaban parte unidades inglesas, sudafricanas, hebreas, yugoslavas y griegas. A partir de 1944, también las unidades de la Real Aeronáutica Italiana dependían operativamente de la Balkan Air Force, para las acciones que llevaban a cabo sobre el territorio yugoslavo en apoyo de las fuerzas italianas que operaban en las organizaciones de la resistencia, dirigidas por Tito.

UNA AVENTURA ARRIESGADA

"Si el severo Montgomery hubiese entrado ebrio y tambaleando en las salas del cuartel general aliado, no habría quedado tan sorprendido como quedé yo ante su arriesgada propuesta." Con estas palabras, el general americano Omar Nelson Bradley comentó la impresión que le había causado el proyecto del plan de ataque aerotrasportado a las líneas alemanas, estudiado por los ingleses para distraer a la línea defensiva enemiga, que estaba reforzándose después que la Wehrmacht abandonara Francia.

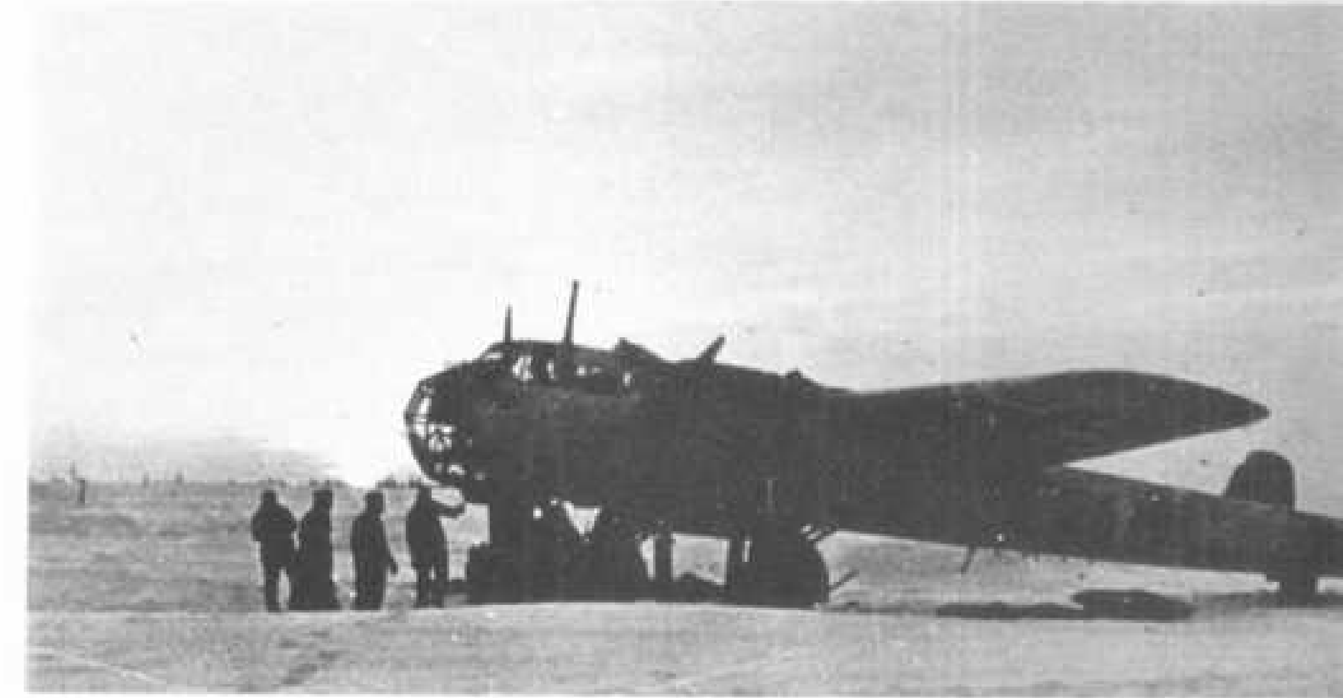
A medida que las columnas americanas e inglesas se acercaban a las fronteras del territorio germano, la resistencia alemana se volvía, en efecto, cada vez más encarnizada. Los informes de la pri-





En orden descendente: una formación de Ju.87D escoltados por caza Bf.109G, volando sobre la estepa cubierta de nieve (Bundesarchiv, Koblenz).
En un campo nevado del frente oriental, un bimotor Dornier.
El mejor bimotor mediano soviético fue el Tupolev Tu-2, utilizándose en grandes cantidades a partir de 1944 (Archivo Apostolo).
En el último período de guerra, los alemanes emplearon en el frente oriental inclusive aviones superados y retirados de las escuelas y de las unidades secundarias, como estos He.50 empleados con pilotos estonios y letones en misiones de cooperación aérea y antiguerrilla (Bundesarchiv, Koblenz)









mera línea relataban que la Wehrmacht estaba poniendo en el campo todos sus recursos: en las casas trasformadas en fortines, en las trincheras, a lo largo de los ríos, combatían con fanatismo no sólo las restantes unidades seleccionadas de aquello que había sido el poderoso ejército alemán, sino también jóvenes de dieciséis años, hombres de cincuenta años, soldados de las unidades administrativas, viejas reservas e, inclusive, tripulaciones de la Luftwaffe que habían quedado sin aviones. Dado que esta desesperada defensa de los límites del "Gran Reich" estaba obteniendo, efectivamente, resultados positivos, Montgomery propuso una serie de lanzamientos de paracaidistas y tropas aerotrasportadas para desarmar las defensas enemigas, atravesar las llanuras holandesas y penetrar en Alemania septentrional. Las tropas aerotrasportadas deberían conquistar, en particular, los principales puentes sobre los canales holandeses, sobre el Mosa y el Rin. La operación fue bautizada, en código, "Market Garden".

De este plan satisfacía el desprejuicio, pero sobre todo la convicción de que su éxito permitiría asestar, para decirlo con las palabras de Montgomery: "un golpe moral a Alemania".

Para realizar la operación "Market Garden" se constituyó un ejército aerotrasportado, organizado con dos divisiones británicas, dos divisiones americanas y una brigada polaca. Las tareas habían sido divididas de la siguiente manera: la 101a. división americana, comandada por el general Taylor, tocaría tierra en el norte de Eindhoven; la 82a. división, también americana, comandada por el general Gavin, descendería entre el Mosa y el Waal; la 1a. división británica, comandada por el general Urquhart, debía ser lanzada más allá del bajo Rin, al oeste de la pequeña ciudad de Arnhem. La cuarta división disponible, la 52a., comandada por Lowland, sería trasportada de refuerzo mediante bimotores C-47 apenas hubiese sido posible disponer de una pista de aterrizaje.

Se trataba, sin duda, de la mayor operación de desembarco aéreo que jamás se hubiese proyectado desde el comienzo del conflicto, más amplia —en cuanto a cantidad de aviones empleados— inclusive que la misma conquista de Creta llevada a cabo por los alemanes en 1941. La única dificultad consistía en el hecho de que, no disponiendo los aliados de una cantidad de aviones suficiente para trasportar a los hombres y los materiales necesarios, se estableció efectuar el mismo trasporte en varios viajes. De este modo, las dos divisiones americanas comenzarían el ataque solamente con el lanzamiento de los paracaidistas y recibirían artillería y armamento pesado sólo en los dos días siguientes; peor aún fue la elección concerniente a la intervención de la primera división aerotrasportada británica, para la cual se planificó un trasporte aéreo que debía efectuarse en varios días. Esto presuponía, naturalmente, que las condiciones del lanzamiento se mantuviesen buenas durante todos los días previstos, cosa que en realidad no sucedió y que contribuyó a trasformar la operación "Market Garden" en algo que rozó el desastre.

Los primeros combates

Está claro que cuando se habla de carencia de aviones por parte de los angloamericanos, siempre se refiere a medios insuficientes para los objetivos que debían lograrse, pero por cierto bastante importantes en sentido absoluto. Basta pensar sólo que desde el primer día de operaciones, fijado el 17 de setiembre de 1944, los aliados emplearon algo así como 4600 aviones. Para las intervenciones de prevención, de escolta y de apoyo, se asignaron al "Market Garden" 1113 bombarderos (891 americanos), 1240 caza (869 americanos) y 212 cazabombarderos, estos últimos pertenecientes todos a la aviación americana. Para el trasporte de los paracaidistas y de las tropas aerotrasportadas se emplearon 1073 aviones de trasporte y 491 planeadores. La mayor cantidad de aviones de trasporte, casi todos bimotores del tipo C-47, fue asignada a las dos divisiones americanas, cuyas unidades estaban compuestas casi totalmente por paracaidistas. Estas dos divisiones tenían a su disposición más de 400 aviones cada una y unos sesenta planeadores, destinados al trasporte de jeeps y cañones. En cambio, nada menos que 358 planeadores constituían el elemento fundamental de la organización logística británica; las tropas inglesas estaban compuestas, sólo en una pequeña parte, por paracaidistas.

Para esta gran operación de desembarco aéreo se emplearon medios en cantidades sin precedentes para los aliados: entre éstos, el más grande planeador británico, el Hamilcar, con una envergadura de 33,5 m y alrededor de 21 m de longitud. Piloteado por dos hombres, podía trasportar una carga de ocho toneladas en su gran fuselaje, que se abría totalmente en la parte anterior. En efecto, el puesto de pilotaje estaba situado





Los Henschel Hs. 126 fueron empleados tanto en Rusia como en los Balcanes en las operaciones antiguerrilla. En la fotografía de la izquierda, algunos Hs. 126 con un Fi. 156 (Bundesarchiv, Koblenz).
Abajo, izquierda: desde aeropuertos italianos actuaba la Balkan Air Force, que encuadraba unidades de muchos países aliados, entre los cuales algunos Squadron de Spitfire y Hurricane yugoslavos. En la fotografía, un Spit VC yugoslavo regresa a un aeropuerto de la Pulla al finalizar una acción (Imperial War Museum).
Abajo, derecha: una formación de P-38 Lightning de la 15a. Air Force americana que operaba desde Italia, volando sobre Yugoslavia (Archivo Pafi)

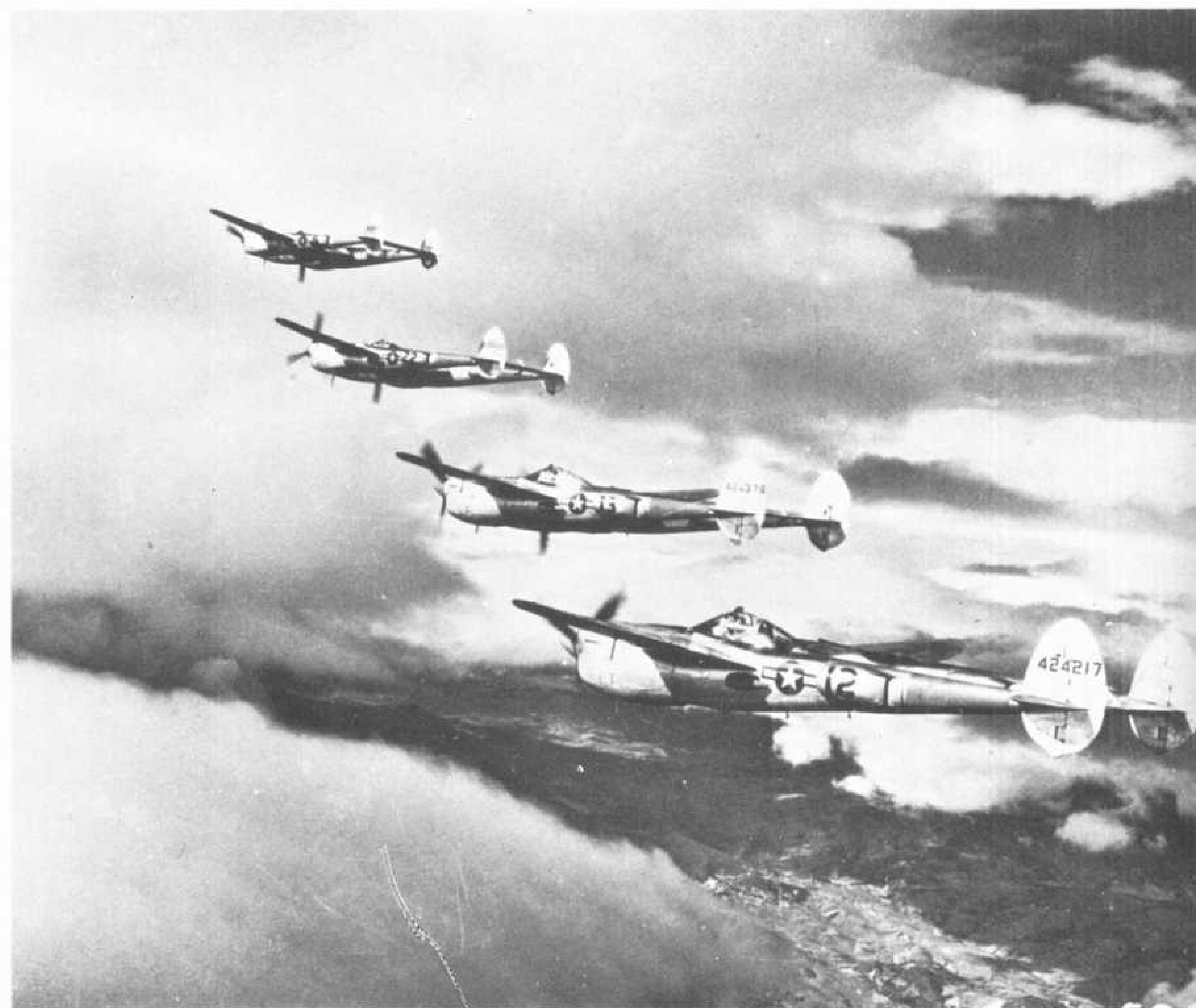
por encima del ala, de modo que quedara totalmente libre el interior de la cabina en toda su longitud. El planeador estaba en condiciones de llevar un tanque liviano del tipo Locust o Tetrarch, los cuales habían sido construidos expresamente para esta clase de operaciones. En lugar de un tanque liviano, un Hamilcar estaba en condiciones de trasportar dos vehículos oruga del tipo Bren-carrier, o bien un cañón antiaéreo liviano, o un cañón antitanque de 57 mm con su respectivo tractor para el remolque. También estaba previsto el empleo de cañones de nuevo modelo: eran los obús de 75 mm de fabricación americana, que podían ser alojados inclusive en el interior del otro planeador británico, el Horsa, que había sido utilizado desde los primeros desembarcos aéreos efectuados en Sicilia en 1943. Además, el equipo de las tropas aerotrasportadas estaba complementado por jeeps acorazados armados con ametralladoras, por bicicletas y por diminutas motocicletas de ruedas pequeñas, propulsadas por motores de 75 cc de cilindrada, denominadas "scooter" (de este tipo de motociclo, cuyo empleo comenzaba a difundirse entre los paracaidistas de todos los países beligerantes, debía nacer luego el popular "Motorscooter", que se difundió en todo el mundo después de la guerra como practiquísimo medio de trasporte para la ciudad).

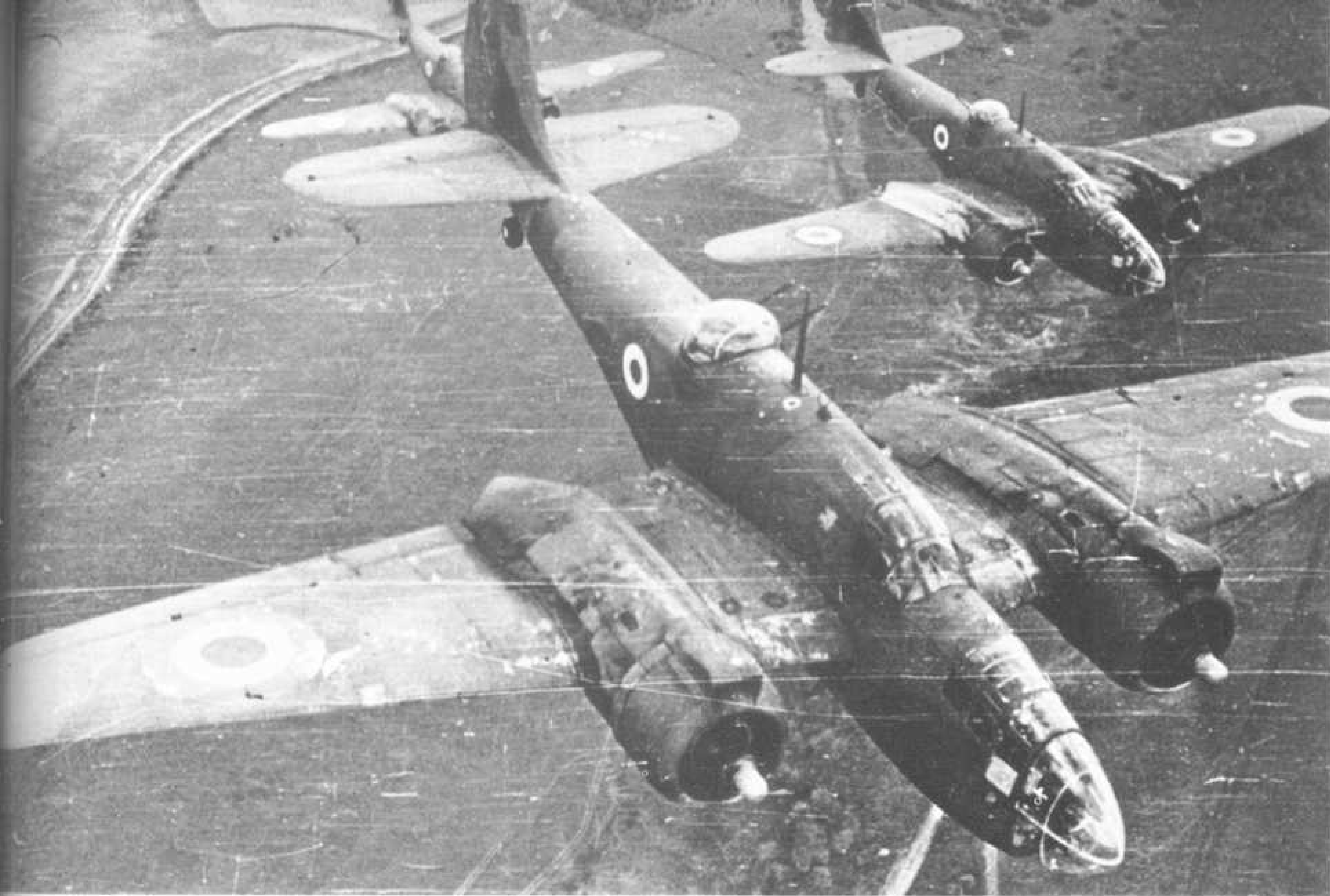
El lanzamiento de los paracaidistas del general Gavin y del general Taylor se desarrolló como había sido previsto, y casi inmediatamente los americanos trabaron violentos combates para la conquista de los numerosos puentes sobre el Mosa, el Waal y los canales holandeses indicados por el plan de operaciones. Una vez conquistados estos puentes, era tarea de los paracaidistas mantener su posesión hasta la llegada de las columnas acorazadas inglesas, que debían efectuar la maniobra de envolvimiento y desbaratamiento vía terrestre.

Estalla la batalla

Contrariamente a lo que habían previsto los servicios de información aliados, en este lugar de la disposición de primera línea, los alemanes no estaban en absoluto en fase de retirada y, por lo tanto, disponían de unidades en condiciones de desarrollar un duro contraataque. No obstante esto, los paracaidistas americanos lograron conquistar los objetivos que se les habían asignado, a pesar de que sufrieron contratiempos debidos al hecho de que sólo durante los dos días siguientes al lanzamiento les llegó la artillería trasportada con los planeadores. Simultáneamente, se desarrollaba el ataque terrestre dirigido hacia los puentes conquistados por los americanos, llevado a cabo por columnas acorazadas inglesas que procedían operando en estrecho contacto con 200 cazabombarderos Typhoon. Un vehículo oruga liviano precedía a los tanques británicos y señalaba todos los puntos de resistencia alemanes; los caza bombarderos, que volaban permanentemente a la cabeza de las columnas, bajaban en vuelo rasante y, con los cohetes y cañones, eliminaban estos puntos de resistencia. Los Typhoon intervenían a tan poca distancia de los tanques británicos, que en el dorso y las torretas de éstos se habían colocado contraseñas fluorescentes para que se distinguieran de los vehículos acorazados alemanes.

Otro elemento fundamental del éxito alcanzado por las dos divisiones aerotrasportadas americanas fue la decisión de lanzar a los paracaidistas directamente sobre los objetivos que se les habían asignado. Ésta era una lección que los americanos habían escarmentado en cabeza propia después de los parciales fra-





En la Balkan Air Force estaban incluidas también unidades de la Real Aeronáutica Italiana. A la izquierda, algunos bimotores Baltimore italianos del ala que llevaba el mismo nombre (A.M.I.).
Abajo: con pilotos alemanes y croatas, una unidad dotada de los viejos He.46 operaba en los Balcanes en acciones contra los guerrilleros (Bundesarchiv, Koblenz).
Más abajo: un planeador inglés Horsa fotografiado durante un ejercicio en su país (Archivo Apostolo)





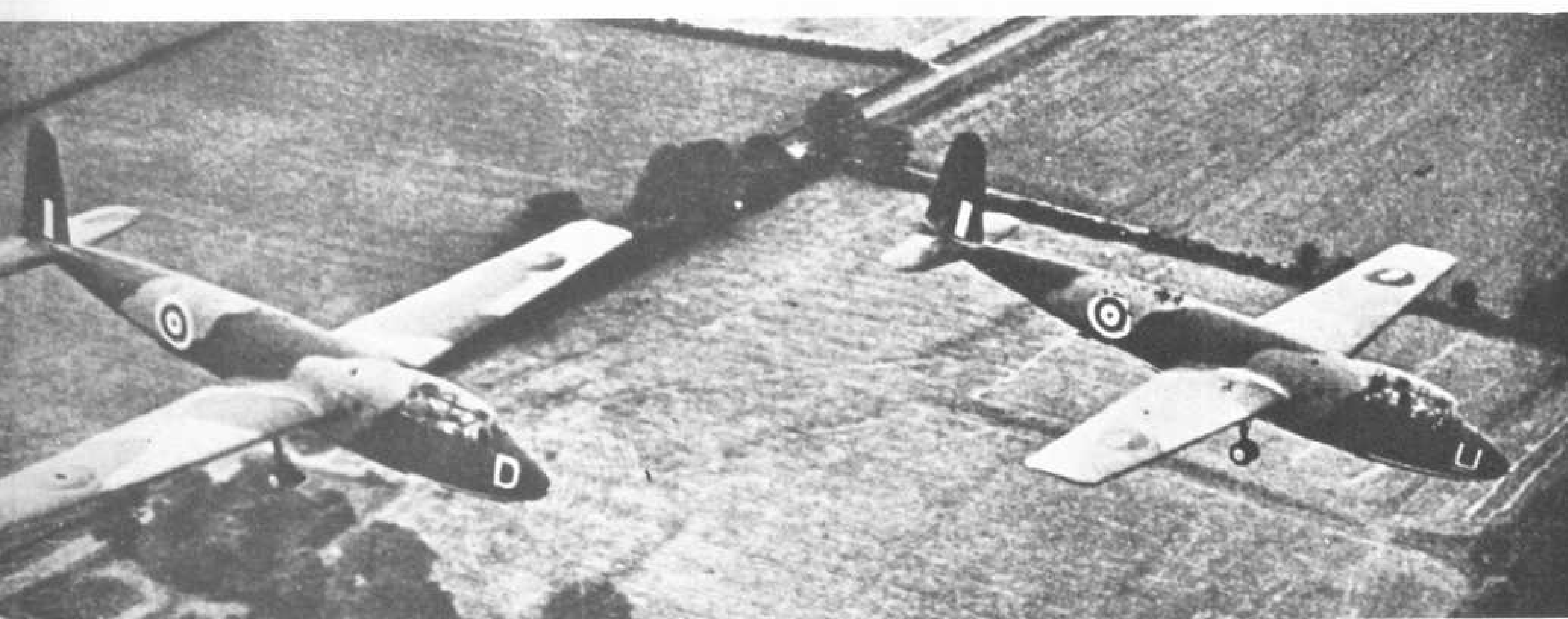
casos de los lanzamientos aéreos efectuados en Sicilia y Normandía y que puede ser sintetizada con esta consideración del general Gavin: "Es preferible afrontar pérdidas superiores lanzando a los hombres directamente encima de sus objetivos finales, que correr el riesgo de dejar que el enemigo predisponga la defensa de los mismos, mientras las tropas aerotrasportadas se organizan para sus ataques". Este concepto, que luego se convirtió en un axioma para los americanos no fue seguido, en cambio, por los británicos, y esto provocó el fracaso de su ataque (Debe recordarse que el general Gavin llegó a ser uno de los mayores expertos de tropas aerotrasportadas del mundo, cubrió cargos importantes cuando Kennedy fue electo como presidente de los Estados Unidos y a él se debe que, hacia fines de la década de 1960, los americanos formaran para las operaciones en Vietnam, unidades de ataque trasportadas con helicópteros.).

Mientras Gavin y Taylor estaban ocupados completando sus disposiciones, al oeste de la pequeña ciudad de Arnhem las tropas británicas habían comenzado a combatir en una desesperada batalla. En efecto, se habían hallado ante una situación que ninguno habría podido imaginar y, en primer lugar, la presencia de algunos de los generales mejor preparados de los cuales disponía la Wehrmacht en el frente occidental: el *feldmariscal* Model, el general Student y el general Bittrich. Student había sido el creador de las divisiones de paracaidistas alemanas y estaba considerado, hasta ese momento, el general más experto por parte de los germanos en el empleo de tropas aerotrasportadas. Al ver que la sede de su propio comando estaba siendo sobrevolada por centenares de aviones y planeadores, se vio obligado a operar automáticamente, en sentido tradicionalmente opuesto al modo en que siempre había obrado. Dado que era un experto en lanzamientos aéreos, consideraba que la primera medida que debía tomarse era la de intervenir inmediatamente en el lugar del desembarco aéreo, aun con fuerzas reducidas, con tal de impedir que los atacantes se organizaran. Model, que comandaba esa parte del frente, se hallaba solamente a tres kilómetros del lugar de la intervención y, por lo tanto, pudo asumir desde el primer momento el control de las acciones alemanas, basándose en informaciones muchísimo más exactas de las que disponen normalmente los comandante en jefe. Por último, el general Bittrich, que comandaba dos divisiones acorazadas de las SS y estaba considerado uno de los generales más inteligentes de este cuerpo selecto tristemente famoso, ya había previsto que los angloamericanos pudiesen intentar una acción de envolvimiento en la zona y había organizado, en consecuencia, el despliegue de sus medios que, aun resultando inferiores a las formaciones normales (las dos divisiones habían sido duramente probadas durante los combates en Normandía), eran siempre de una importancia considerable.

El fracaso de Arnhem

Los partes redactados después de la batalla (a pesar de que aún hoy algunos de los elementos relativos al desarrollo de las operaciones no han sido aclarados) dan informaciones bastante interesantes para comprender la dinámica de los combates. De los más de diez mil hombres empleados por los ingleses, más de seis mil fueron capturados, casi todos heridos por los alemanes. En efecto, poco más de 2400 soldados pudieron escapar al contraataque germano. La primera señal de que la operación no se estaba desarrollando de acuerdo con lo que se había programado, la tuvieron los ingleses del hecho que casi todos los planeadores que trasportaban los jeeps acorazados, los tanques livianos y los cañones se perdieron antes de llegar al punto designado para el aterrizaje. Esto sucedió no tanto por la eficacia del fuego antiaéreo germano o por la intervención de la Luftwaffe, sino porque el peso trasportado por los planeadores provocó la rotura de los cables de remolque en todos los casos en que los aviones encargados del remolque efectuaban maniobras de diversión. De este modo, las tropas británicas se hallaron expuestas al contraataque de las columnas alemanas sin disponer de armamento pesado y





Planeadores americanos Waco (izquierda) a la espera del decolaje desde campos de Gran Bretaña para el gran desembarco aéreo en Holanda, en setiembre de 1944. Abajo: dos planeadores británicos Hotspur tomados durante un ejercicio en Inglaterra (Archivo Apostolo)

oponiendo a los tanques enemigos sólo armamento liviano. Como si no fuese suficiente, un par de horas después de las primeras operaciones de desembarco aéreo, los alemanes habían llegado a conocer el plan aliado, gracias a los documentos hallados en un soldado americano que pereciera al ser derribado su planeador y, además, desde los bolsones de resistencia alemana en la Mancha se señalaba oportunamente, vía radio, el paso de las formaciones de aviones de trasporte aliados. Además, debe agregarse que la mayor parte de las radios de las fuerzas aerotrasportadas británicas quedó fuera de servicio durante el desembarco aéreo, privando a los hombres de la 1a. división aerotrasportada de eficientes medios de enlace y comunicación; por último, deficiencia tal vez aun más grave, los ingleses denunciaron una desconcertante lentitud y una extraña falta de iniciativa precisamente en las primeras horas de la operación, renunciando de este modo a aprovechar las ventajas que les permitía un desembarco aéreo que, por lo menos en las fases iniciales, no había sido resistido prácticamente por el enemigo.

A los fines de la conducción de las operaciones por parte de los ingleses jugó desfavorablemente también la decisión de efectuar el trasporte del contingente británico en varios viajes. En efecto —como ya se ha dicho— en los días siguientes al primer desembarco aéreo deberían haber sido llevados al lugar, contingentes de refuerzo constituidos por la brigada de paracaidistas polaca y por un regimiento de tropas aerotrasportadas; pero en los aeropuertos de partida, en la región británica de Midland, a partir del día 19 bajó una densa niebla y sólo poco más de la mitad de los aviones o de los planeadores predispuestos pudo levantar vuelo. De éstos, luego, más de 110 planeadores y por lo menos 40 aviones de trasporte se perdieron; por último, el lanzamiento de casi 400 toneladas de provisiones destinadas a las tropas inglesas que combatían cerca de Arnhem fue errado por el escaso conocimiento de la situación en tierra, y el precioso material cayó totalmente en manos enemigas. En ciertos casos, los paracaidistas polacos y los planeadores británicos intentaron aterrizar en zonas ya controladas por los enemigos, quienes abrieron fuego sobre las tropas que desembarcaban infligiéndoles pérdidas muy elevadas.

De este modo, se comprobó que el principio enunciado por el general Gavin era más que válido, y que la decisión inglesa de desembarcar a una cierta distancia del puente de Arnhem constituía un error de dimensiones catastróficas. El 20 de setiembre, la resistencia de los ingleses era quebrantada y los alemanes recuperaban el control del puente de Arnhem, antes de que un violento contraataque llevado a cabo por las fuerzas terrestres americanas lograse levantar el bloqueo de la situación. También debe recordarse que las malas condiciones meteorológicas impidieron que la RAF apoyase el desembarco y los combates sucesivos, con la eficacia que se esperaba. Sólo el 24 de setiembre, después de levantarse las nubes y cesar la lluvia, los Typhoon lograron intervenir, permitiéndoles a los soldados británicos sobrevivientes que cruzaran el río. En la noche entre el 25 y el 26 de setiembre, poco más de 2400 hombres, entre los cuales 160 polacos, entraron en las líneas británicas. Eran los únicos sobrevivientes de los diez mil invasores. Alrededor de 1130 ingleses habían sido muertos, y los demás —como ya se ha dicho— capturados.

No obstante los numerosos errores graves, la operación "Market Garden" sigue siendo siempre un ejemplo (aunque muy discutible) de organización de un gran desembarco aéreo. En ella se emplearon planeadores de grandes dimensiones y sólo causas accidentales impidieron obtener los resultados esperados. Paradójicamente, aun la apresurada preparación —sólo seis días de tiempo para organizar el desembarco aéreo— puso en evidencia, de todos modos, la elasticidad con la cual los comandos aliados podían concebir y llevar a cabo maniobras tan comprometedoras. La cantidad de planeadores em-

Un Ju.87G (derecha) provisto de cañones antitanque, durante las operaciones en el frente francés (Bundesarchiv, Koblenz).
Abajo: un caza Bf.109G durante trabajos de mantenimiento. Ante la falta de equipos, un grupo de soldados de aviación levanta con los hombros el avión para el cambio de un neumático (Archivo Bignozzi).
Abajo, izquierda: paracaidistas americanos se preparan a subir a bordo de los C-47 para la operación de desembarco en Holanda



pleada fue superior a la de cualquier otra intervención de esa clase en todo el conflicto. Debe destacarse que los ingleses habían adiestrado también a los pilotos de los planeadores en combate de infantería, para poder utilizar en tierra a todos los hombres desembarcados.

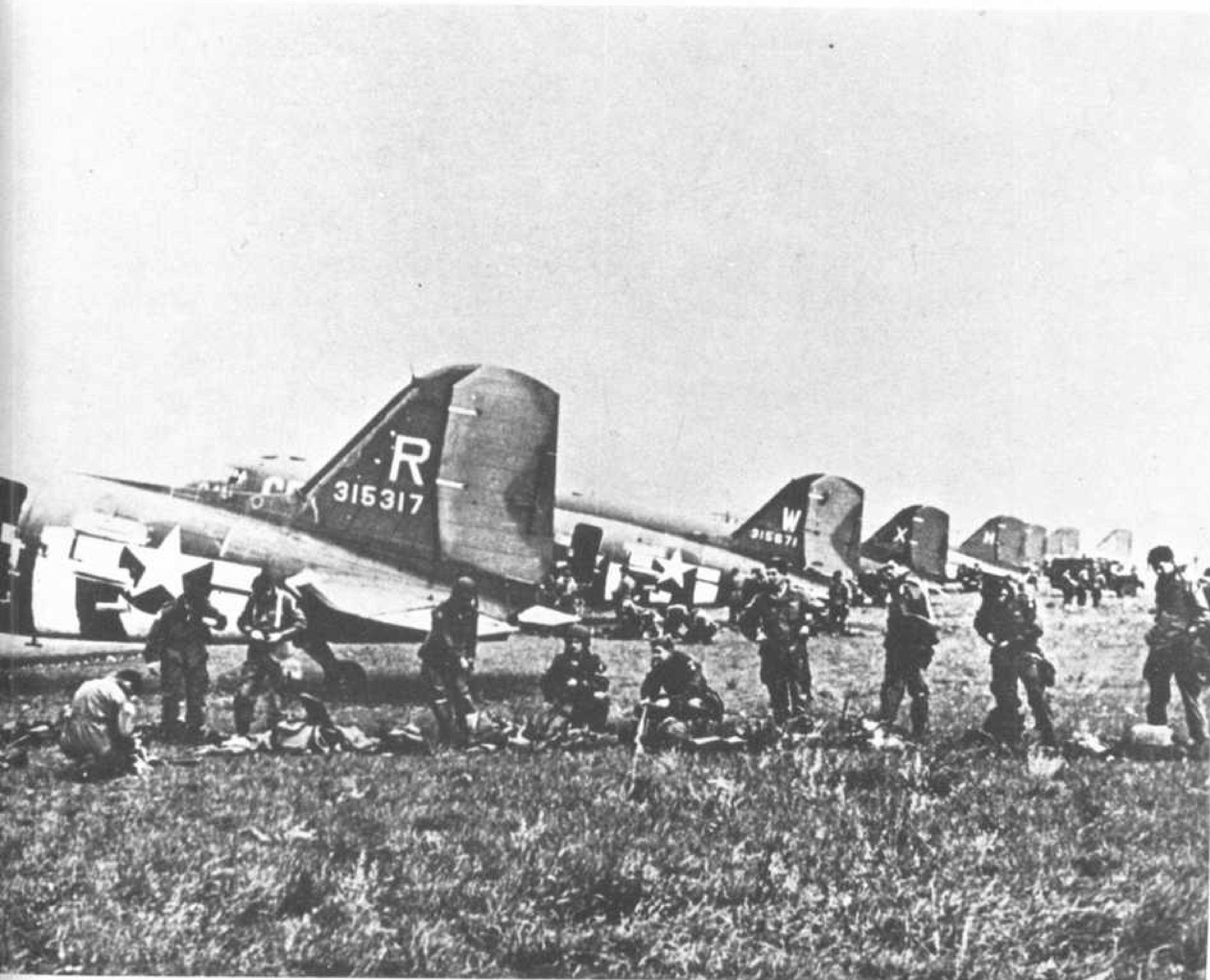
A pesar de que los objetivos previstos no fueron logrados, la operación "Market Garden" permitió que los aliados se reunieran en una posición estratégica favorable: desde aquí, en la primavera siguiente, desencadenarían el ataque final "al corazón de Alemania", como decía Montgomery.

LA RAF CONTRA EL TIRPITZ

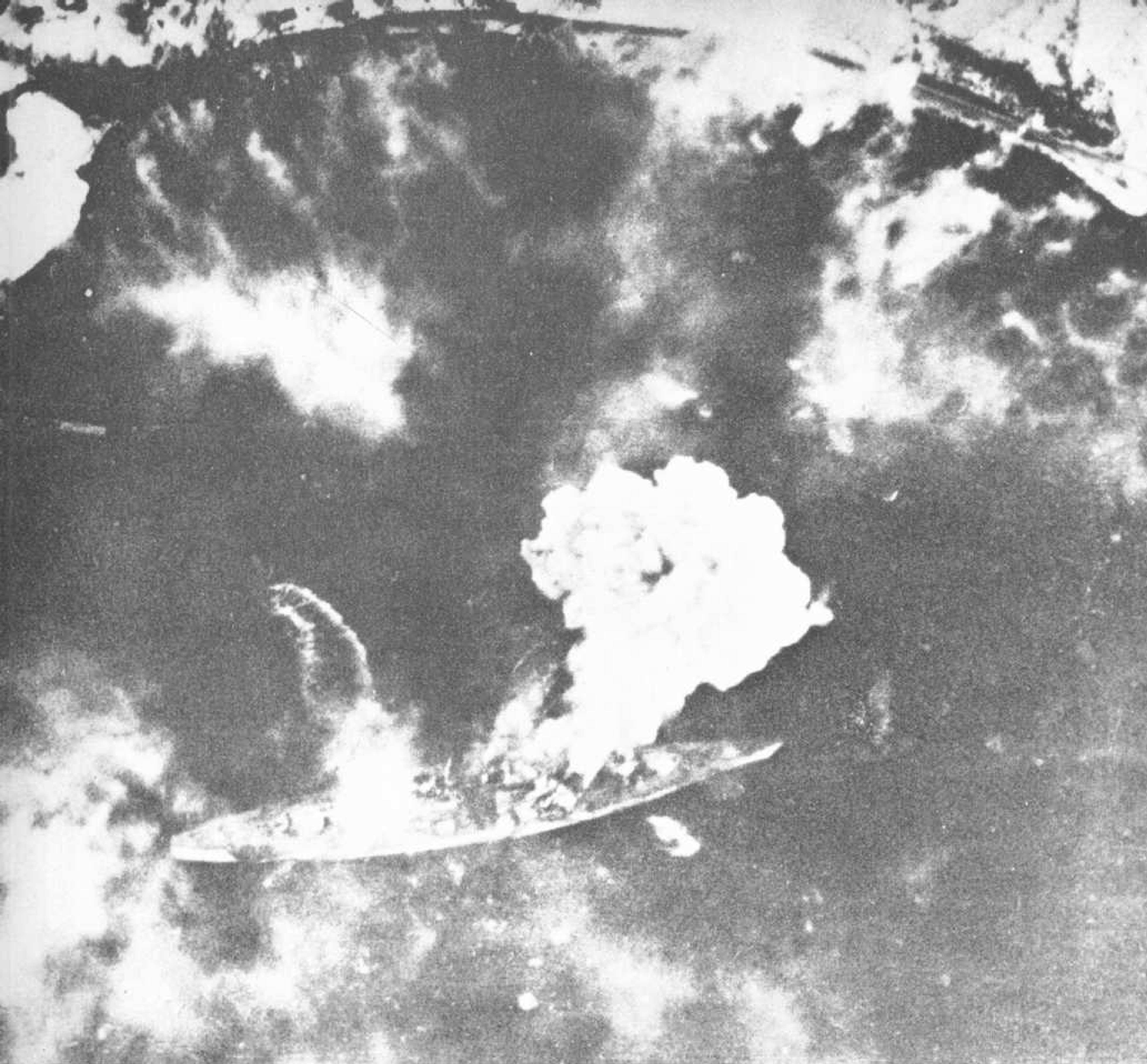
Mientras se desarrollaba la batalla terrestre en el continente, la RAF y el Almirantazgo británico todavía estaban al acecho de su más temible enemigo, aquel acorazado Tirpitz que podía ser considerado la nave de guerra más grande existente en ese momento en Europa. Con 251 m de longitud y 36 m de ancho, el Tirpitz estaba armado con ocho cañones de 380 mm y estaba protegido por una cubierta acorazada que medía de 12 cm a 20 cm de espesor y que lo hacía prácticamente invulnerable al bombardeo aéreo. También el armamento defensivo antiaéreo era importante: 16 cañones de 105 mm, 16 de 37 mm y 80 de 20 mm; por lo tanto, 112 piezas, el equivalente de la defensa antiaérea de una ciudad de medianas dimensiones.

El temor de los ingleses era que el Tirpitz pudiese salir de su fondeadero en los fiordos noruegos y acosar a los convoyes árticos. Quizás era también una honra para el Almirantazgo británico derrotar a un enemigo tan prestigioso. En vista de esta meta, el Almirantazgo y la RAF desarrollaron acciones combinadas sin interrupciones. El acorazado continuaba desplazándose de fondeadero en fondeadero, siempre perseguido por el ataque de submarinos de bolsillo que lograron ocasionarle algún daño, de bombarderos que habían decolado desde las bases inglesas y desde portaaviones, y sometido a la observación de aviones de reconocimiento.

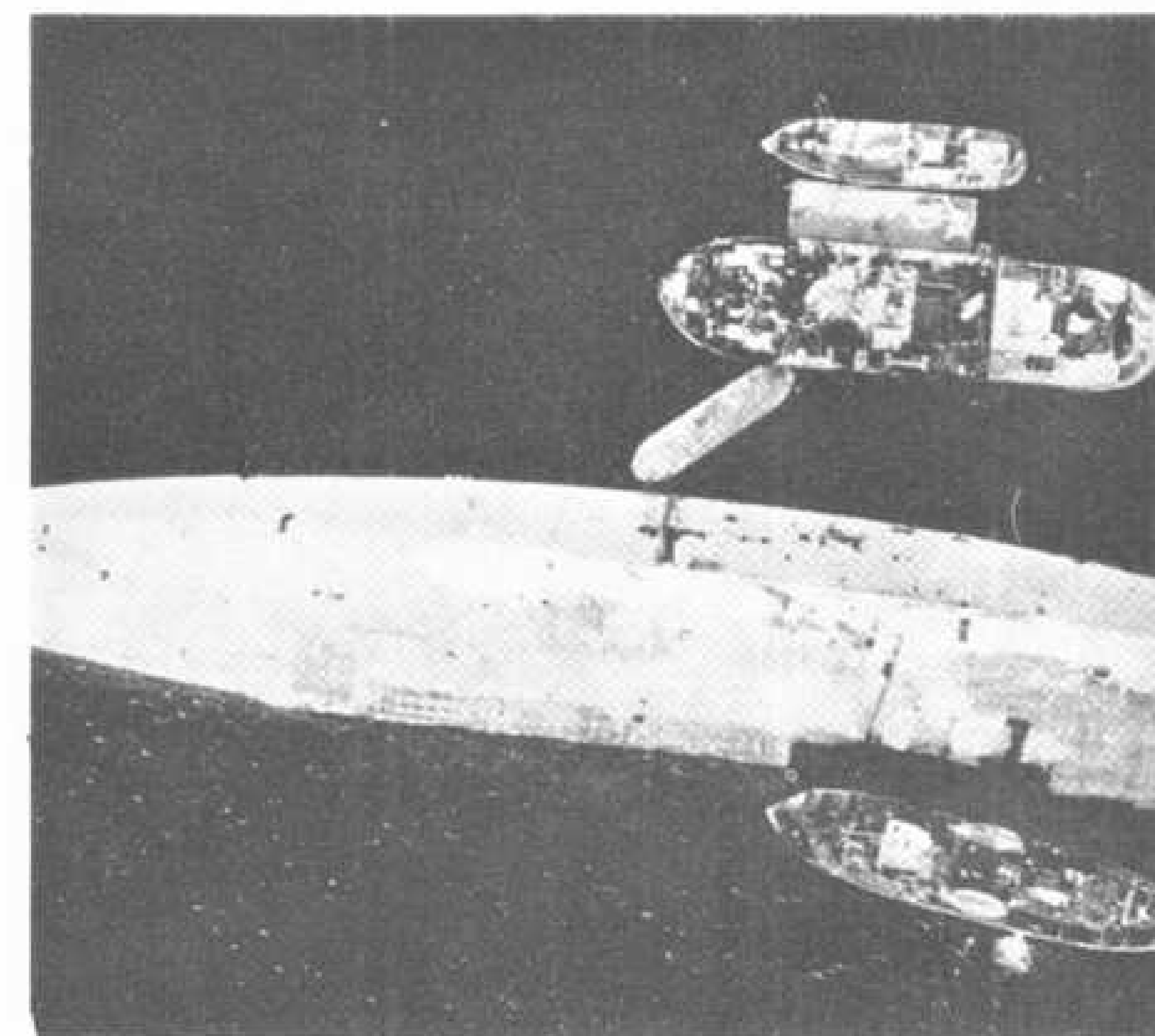




Al resultar vanos los muchos ataques aéreos, el Bomber Command decidió utilizar contra el acorazado las superbombas "Tallboy", con un peso de más de cinco toneladas. El ataque debía ser realizado en los primeros días de setiembre para poder alcanzar la nave y garantizar la seguridad de dos importantes convoyes que, entre setiembre y octubre, deberían llevar grandes cantidades de provisiones al ejército soviético. Dado que el acorazado estaba anclado en un fiordo muy al norte de Noruega, se solicitó la colaboración de los rusos, y dos Squadron de Lancaster, acompañados por dos Liberator con piezas de repuesto



El acorazado alemán Tirpitz (izquierda) bajo un ataque de aviones británicos que habían decolado desde los portaaviones (I.W.M.). Aquí abajo: la quilla del Tirpitz dada vuelta, fotografiada por la aviación de reconocimiento en el fiordo de Tromsö después del logrado y definitivo ataque de los Lancaster (I.W.M.). Más abajo: en un portaaviones británico se auxilia a un avión torpedero Barracuda que ha aterrizado en llamas, después de haber sido alcanzado por la artillería antiaérea durante uno de los tantos ataques de la aviación naval al Tirpitz



y personal técnico, volaron desde Inglaterra hasta la localidad rusa de Jagodnich. El 15 de setiembre el tiempo que se había mantenido siempre malo, trasformando al primitivo aeropuerto ruso en un campo de fango, mejoró y los Lancaster pudieron efectuar su incursión. Pero los alemanes lograron avistar la formación a tiempo para levantar una cortina de niebla y ocultar la nave de los atacantes. La incursión fue considerada un fracaso, pero en realidad el bombardeo inglés había sido más preciso de lo que se pensaba, y una de las gigantescas bombas de cinco toneladas había alcanzado la nave en la proa produciendo una gran avería. Los alemanes trasladaron entonces al Tirpitz, ya sin esperanzas de poder ponerlo nuevamente en actividad y resignados a utilizarlo sólo como batería flotante, al fiordo de Tromsö que, sin embargo, estaba unos 150 km más cerca de las bases inglesas; en esta oportunidad, con motores más potentes en los Lancaster (eran los nuevos Merlin XXIV), se planificó un ataque que debía llevarse a cabo antes del 26 de noviembre, fecha a partir de la cual la noche polar protegería totalmente a la nave de los ataques aéreos. Un primer ataque, efectuado el 29 de octubre, hizo inclinar ligeramente la nave: una bomba había alcanzado el bajo fondo precisamente junto a un costado. Un segundo ataque, esencialmente inútil (aunque los ingleses no podían saberlo) porque la gran nave ya no estaba en condiciones de hacerse a la mar, se desencadenó el 12 de noviembre: los aviones ingleses (19 Lancaster pertenecientes al 9º y al 617 Squadron, uno de los cuales, sin embargo, estaba destinado a las tomas fotográficas) llegaron sobre la nave a las 9.42 del 12 de noviembre, un domingo. Las bombas de cinco toneladas, al caer al agua junto a la nave hundieron el casco bajo la obra muerta acorazada. Al poco tiempo el Tirpitz se inclinó peligrosamente y los grandes cañones terminaron en el mar.



Trece minutos después del lanzamiento de las bombas por parte de los Lancaster, la nave se daba vuelta. La RAF había aniquilado el orgullo de la marina germana.



El caza sin cola (izquierda) con ala en flecha y motor cohete Me.163 diseñado por el proyectista Lippisch. El avión de la fotografía es un ejemplar de la versión Me.163 B-1 capturado por los americanos (Archivo Apostolo). Abajo: carreteando en un aeropuerto de Alemania, un birreactor de caza Messerschmitt Me.262 (Archivo Apostolo). Más abajo: con un motor Napier Sabre de 2200 caballos, el Tempest Mk.V era el más veloz caza de pistones aliado. Con éste, la RAF intentó oponerse a los más rápidos Me.262 (Archivo Pafi)

LOS NUEVOS AVIONES DE LA LUFTWAFFE

El año 1944 puede ser considerado, desde el punto de vista técnico, como el más importante para la Luftwaffe: la producción de aviones llegó a la cifra record de 40593 unidades; en ese mismo año, en el mes de julio, entraron por primera vez en acción dos aviones revolucionarios, ambos fabricados por los talleres Messerschmitt: el Me.163, monomotor de cohete, y el Me.262, bimotor de reacción.

Es importante destacar que los alemanes habrían podido oponer ya desde años atrás al poder aéreo aliado, aparatos enormemente más veloces y en condiciones de trepar a alturas superiores a las de los más grandes bombarderos enemigos. En efecto, desde 1939 éstos habían hecho volar un avión propulsado por un turborreactor que, en lugar de hacerlo a través de la tradicional hélice, suministraba su propia tracción eyectando hacia atrás la masa incandescente de los gases de descarga. Naturalmente, los alemanes no eran los únicos depositarios de las nuevas técnicas aeronáuticas, dado que en casi todo el mundo se estaban realizando estudios que se dirigían todos a la misma solución, y que en algunos países como Gran Bretaña e Italia, habían sido comenzados antes que en Alemania. Pero los técnicos alemanes fueron los primeros en llegar a la meta del vuelo de un avión propulsado por un motor de cohete (junio de 1939) y por un turborreactor (agosto de 1939). En agosto de 1940, había volado sucesivamente el primer avión italiano sin hélice, el Caproni-Campini, propulsado por un motorreactor. En abril de 1941 los alemanes hacían volar su primer multimotor de reacción, el Heinkel He.280V1 y, en mayo del mismo año, los ingleses hacían levantar vuelo al Gloster G.40, cuyo planeamiento había comenzado en setiembre de 1939. En octubre de 1942 volaba, por último, el americano Bell P-59A "Airacomet", cuya realización había comenzado un año antes.

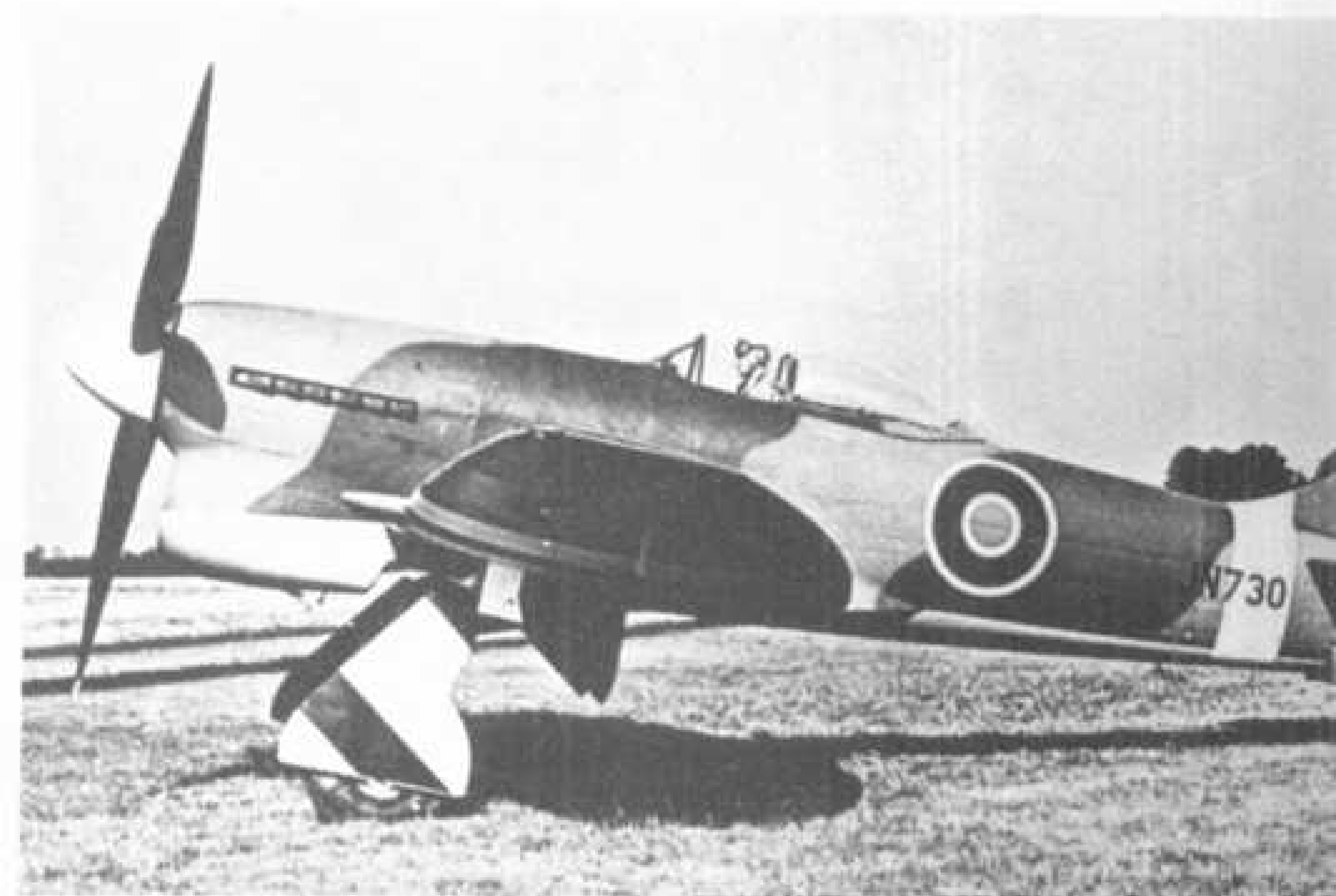
Tanto por parte de los alemanes, como de los aliados, los rumores y las vagas informaciones acerca de los éxitos obtenidos en este sector por los enemigos, estimulaban el planeamiento y la puesta a punto de los nuevos aviones de reacción: cada uno recelaba la aparición en el campo de aviones de nuevo tipo, cuyas características generales ya hacían comprender que terminarían superando fácilmente y, en consecuencia, destronando definitivamente al avión de hélice.

El primer encuentro con uno de los nuevos aviones se produjo el 25 de julio de 1944. El piloto, teniente Wall, comandando un Mosquito de la RAF en vuelo en las cercanías de Mónaco a una altura de casi nueve mil metros, vio pasar como una flecha a su lado un avión con dos motores que lo superó velozmente, atacándolo. Wall quedó muy sorprendido, porque hasta ese momento el Mosquito no tenía rivales en altura y sus características de velocidad lo hacían prácticamente invulnerable a la caza alemana. Sólo una providencial capa de nubes salvó al Mosquito del fuego del avión alemán. Era el primer empleo operativo de un Me.262.

La ocasión perdida

La historia del Me.262 es un claro testimonio de la singular ofuscación con la que muchas cuestiones técnicas fueron afrontadas, comúnmente, entre los miembros de la Luftwaffe. El prototipo de este extraordinario avión, que superaba fácilmente los 850 km/h, había volado en el verano de 1941 y, a fines del año siguiente, se podría dar comienzo, sin duda, a su fabricación en serie. Sin embargo, un aparato tan avanzado, especialmente en relación con la época en la

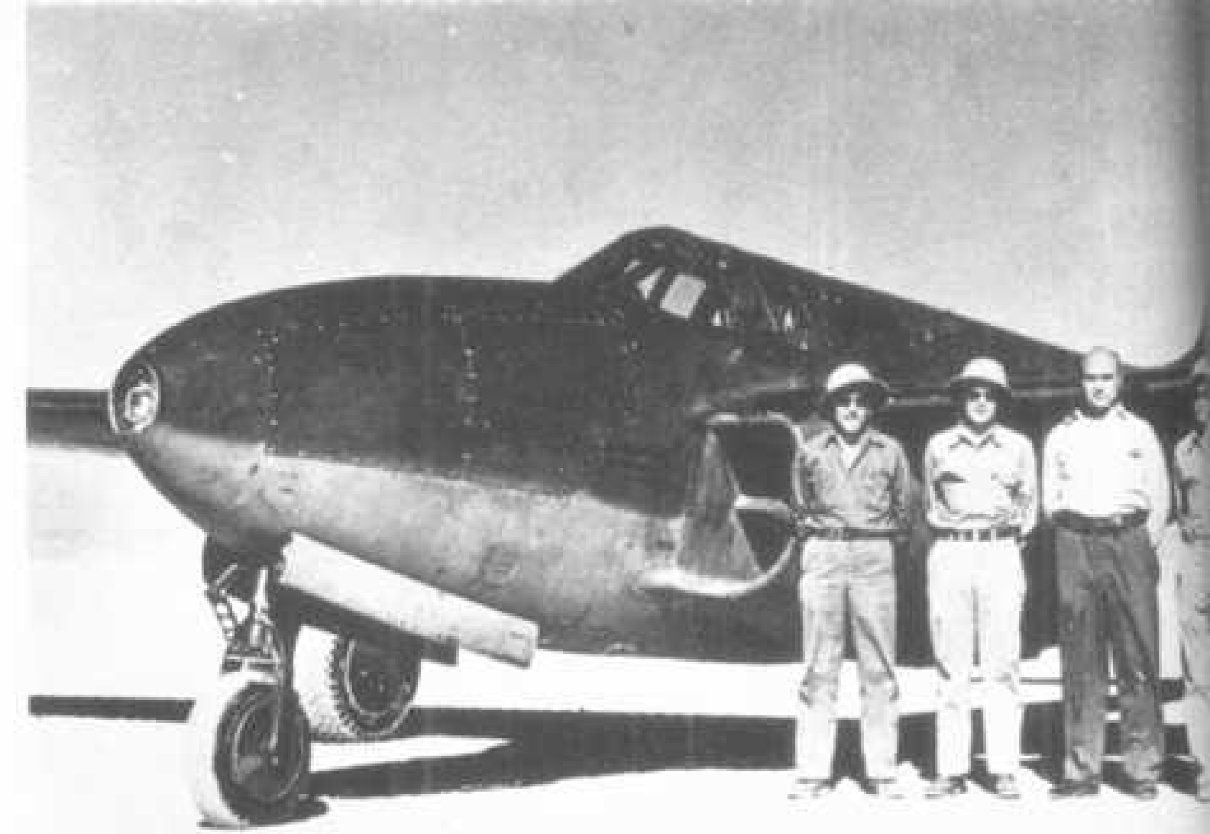




cual había sido proyectado, fue recibido con indiferencia por los jefes de la Luftwaffe y por el mismo Hitler. Sólo hacia fines de 1943 se decidió su fabricación, pero en abril de 1944, Hitler intervino personalmente ordenando que el veloz caza de reacción fuese trasformado en bombardero. Era una decisión desacertada, dado que en la situación en la cual se hallaban en ese momento los alemanes se necesitaban caza veloces y bien armados antes que bombarderos y, además, la carga de bombas que podía llevar el avión era, obviamente, muy limitada.

En realidad, parece que el verdadero responsable de la desastrosa decisión que privó a la Luftwaffe del avión que habría podido restituirle la perdida

El único avión de reacción británico que tomó parte en el conflicto fue el Gloster Meteor, empleado para la lucha contra las V-1 y en el frente alemán. Aquí abajo, dos Meteor III del 616 Squadron de la 2a. Tactical Air Force, decolando desde el campo de Nimega, durante las últimas semanas de la guerra (Charles E. Brown). A la derecha, en orden descendente: el primer avión de reacción americano fue el Bell P-59 "Airacomet" que voló el 1º de octubre de 1942. En la fotografía, técnicos de la Bell y de la USAAF en el campo experimental de Muroc, en California. En la segunda fotografía: proyectado por "Kelly" Johnson, el P.80 "Shooting Star" volaba a Muroc Field (California), el 8 de enero de 1944 (Fotografía Lockheed)







supremacía fuera, paradójicamente, su mismo constructor. Herido en su amor propio de proyectista del más famoso caza alemán de las primeras fases del conflicto, al ver que se prefería el F.W.190, a su Bf.109, y afectado aun más duramente por las graves medidas tomadas por el feldmariscal Milch debido al fracaso del bimotor Me.210, Willy Messerschmitt favorecería ante las máximas autoridades nazi la adopción del monomotor de caza con hélice Me.209 (ya sea por motivos de interés industrial, como por rencor hacia el eficiente pero despiadado Milch), sosteniendo la posibilidad de utilizar el velocísimo birreactor como caza bombardero. La antojadiza decisión del dictador nazi, que terminó no queriendo oír ni siquiera mencionar las excepcionales posibilidades del Me.262 como caza, contó además, ciertamente, entre sus causas, con el fracaso de algunos hombres clave de la Luftwaffe, en primer lugar el mismo Goering y Udet, y el conocimiento de las terribles rivalidades que imperaban en la industria aeronáutica alemana, donde no se había logrado hacer del bimotor de propósitos múltiples Me.210, ni del cuatrimotor de bombardeo He.177, dos aviones susceptibles de empleo bélico.

Algunos meses más tarde, ante la dura realidad cotidiana de los bombardeos aéreos aliados, Hitler consintió que el Me.262 volviese a aquella función de caza para la cual había sido proyectado, y decidió la nueva trasformación de todas las variantes de bombarderos ya construidas. Esta inconstancia de decisiones hizo que de los aproximadamente 600 Me.262 fabricados en todo el año 1944, sólo un centenar pudiesen ser empleados en operaciones. Los resultados fueron positivos a pesar de los problemas de pilotaje que surgieron en un principio; gracias al Me.262, la relación pérdidas-victorias se invirtió rápidamente en favor de los alemanes: en efecto, gracias al nuevo caza, por cada pérdida de un avión de la Luftwaffe, se registraron dos entre los aviones aliados.

El 28 de julio de 1944, cuatro días después de la aparición operativa del Me.262, aparecía en los cielos de Alemania el primer caza cohete, el Me.163, un pequeño avión todo ala, proyectado por el doctor Lippisch, el famoso estudioso de aerodinámica. El avión decolaba con un ángulo empinadísimo de 45º y trepaba rápidamente a alturas que podían superar inclusive los 15 km. La autonomía era mínima, dado que el combustible del motor de cohete se agotaba después de 12 minutos de vuelo, pero el piloto podía apagar y volver a encender el motor, de manera que se prolongaba la duración del mismo vuelo. Sin embargo la limitada autonomía no influía en las performances del aparato, que había sido proyectado para interceptar las formaciones de bombarderos que volaban a gran altura, interceptación que su elevada velocidad (alrededor de mil kilómetros por hora en vuelo horizontal) le permitía efectuar con relativa facilidad. El 16 de agosto de 1944, en el

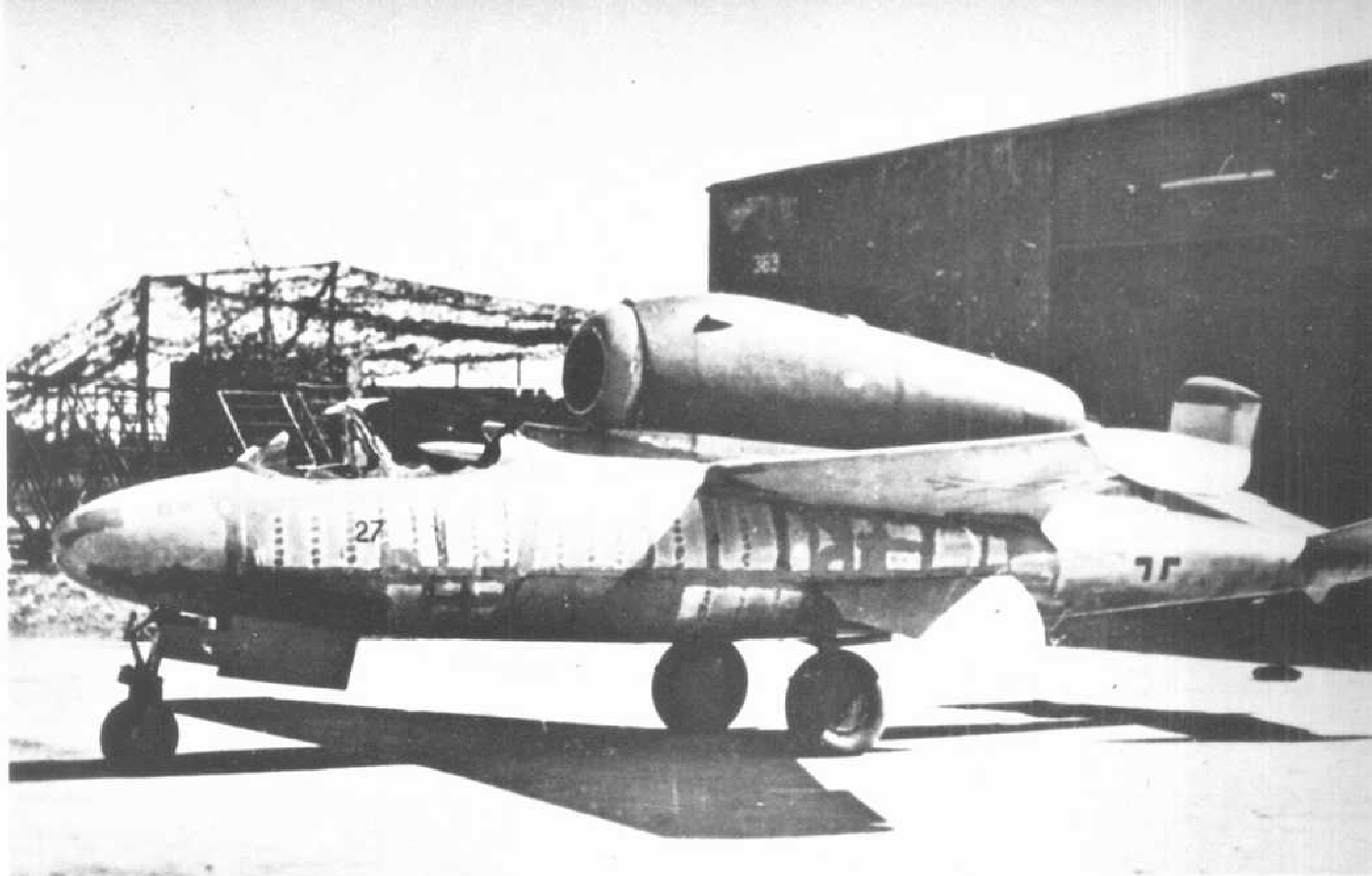


Derivado del Me.262 alemán, el Nakajima (aquí arriba) tenía dos motores de reacción Ne.20 basados en el alemán BMW 003. Efectuó el primer vuelo el 7 de agosto de 1945 sobre la base de Kisarazu. Abajo: el Mitsubishi J8M "Shusui" derivado del Me.163. El primer prototipo voló en julio de 1945, pero precipitó poco después del decolaje. Más abajo: el Arado Ar.234B fue el único bombardero de reacción fabricado y empleado durante la Segunda Guerra Mundial; también fue utilizado para tareas de reconocimiento





El He.162 (derecha) fue el primer caza de reacción liviano de la historia. La primera unidad operativa, el JG 84, estaba listo al finalizar la guerra en Leck.
Abajo: el Bachem BA.349A "Natter" puede ser considerado un misil piloteado propiamente dicho. Debía servir para interceptar a los aviones enemigos, pero no tuvo éxito



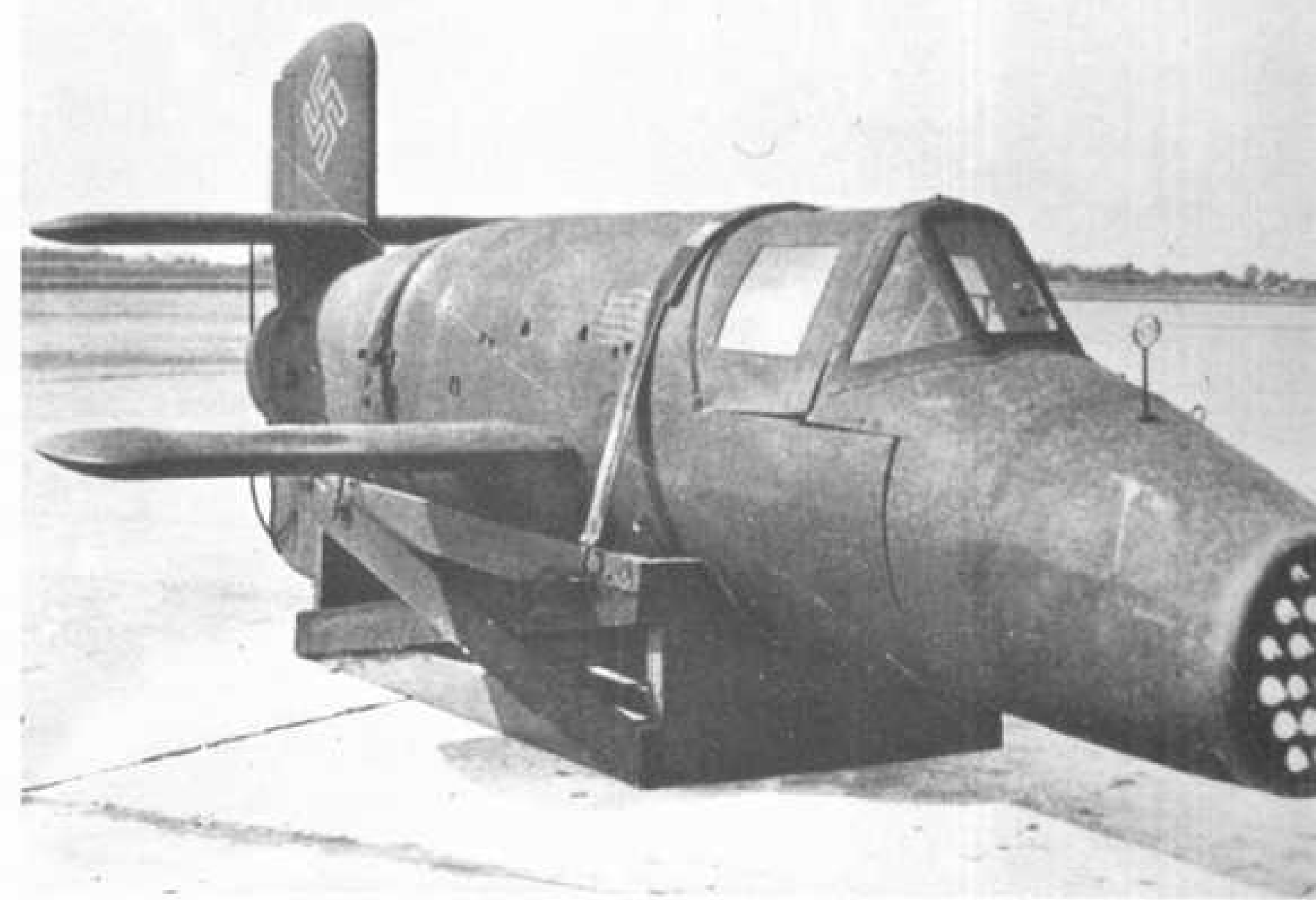
cielo de Leipzig, los Me.163 se enfrentaban por primera vez a una formación de fortalezas volantes. Posteriormente, la asignación del veloz avión a las unidades creó dificultades para el adiestramiento de los pilotos, y no fue posible emplear sino algunas decenas de unidades de una producción que llegó, en general, a un total de 237 aviones.

Otros aviones de reacción

Antes de que terminase el conflicto, muchos otros aviones de reacción habían volado en todo el mundo, pero además de los alemanes, sólo los ingleses utilizaron aviones de chorro en acciones bélicas, empleando los Meteor en la lucha contra las bombas voladoras V-1 y, en 1945, en algunas acciones de ataque sobre Alemania. En efecto, durante todo el año 1944, los ingleses ya habían hecho volar, además del Gloster G.40, el G.41 "Meteor", que tendría una larga vida operativa en el período posbélico, y el De Havilland DH.100 "Vampire", fundador también éste de una afortunada estirpe de caza en el período posterior al conflicto. Lo mismo sucedió con los americanos, que sólo en febrero de 1945 lograron completar el primer lote de la producción en serie del caza P.80 "Shooting Star". La experiencia del Caproni-Campini no había tenido éxito en Italia, después de la realización de un segundo ejemplar del avión y, en lo que se refería a los japoneses, éstos se limitaron a realizar una bomba voladora con propulsión de cohete, piloteada por "kamikaze", para ataques suicidas contra la flota americana. En el campo de la propulsión de reacción propiamente dicha, los japoneses construyeron el Nakajima "Kikka", bastante similar en cuanto a su aerodinámica y su estructura, al Me.262 alemán, cuyos planos de construcción habían sido llevados a Japón por un U-boot.

Variada y de elevado nivel fue, en cambio, la producción alemana. Junto con los dos aviones ya descriptos, la industria germana realizó muchos prototipos de aviones de reacción para cada tipo de empleo. Entre los aparatos más interesantes de este tipo, se hallaba el primer bombardero "puro", el Arado Ar.234 "Blitz" construido en un principio en una versión propulsada por dos motores y luego por cuatro motores. El Arado fue empleado como avión de reconocimiento veloz, bombardero y caza nocturno, no sólo en Alemania, sino también en Italia septentrional. Otro aparato de indudable interés fue el caza liviano Heinkel He.162 "Volksjaeger" (caza del pueblo): construido parcialmente en madera, tenía un motor de reacción BMW colocado encima del fuselaje; estaba armado con dos cañones de 30 mm y podía desarrollar una velocidad de más de 800 km/h a 7500 m de altura. Este avión, cuya realización compensaba la evidente rusticidad con bien adoptados criterios de economía, especialmente de materias primas esenciales, debía ser producido en miles de ejemplares por fábricas dispersas en todo el territorio alemán. Las diferentes partes eran enviadas a un único centro de montaje. Para solucionar el problema de la carencia de pilotos, la Luftwaffe había convocado una clase especial de jóvenes de dieciséis años y, en 1945, ya había comenzado el adiestramiento preliminar de los mismos. Sin embargo, sólo 120 aviones de este tipo resultaban construidos cuando Alemania firmó el armisticio, pero por lo menos otros 900 aviones ya se hallaban en la fase de montaje. Es importante destacar que, a comienzos de 1945, en el frente oriental, que en esa época ya había retrocedido al territorio metropolitano alemán, estaban en curso de constitución tres divisiones aéreas totalmente equipadas con aviones de reacción, que comprendían unidades de bombardeo con aviones a reacción Arado, además de las unidades de caza provistas de los Volksjaeger.

Por último, otro avión revolucionario fue el Bachem BA.349A "Natter" (Víbora): era un pequeño avión desprovisto de tren de aterrizaje, que se lanzaba verticalmente desde una rampa reticular con el auxilio de cuatro motores de cohete aplicados en la cola, en los laterales del fuselaje. Una vez desenganchados estos motores, el avión continuaba su vuelo mediante otro motor de cohete. El vuelo propulsado duraba en total cuatro minutos y medio, suficientes para que el Natter subiese a ocho kilómetros de altura a la velocidad de mil kilómetros por hora. El piloto descargaba entonces una salva de cohetes sobre los bombarderos que debía interceptar y luego el avión se dividía en tres partes, de las cuales, la posterior, en la cual estaba ubicado el motor de cohete, descendía a tierra con un paracaídas. El Natter era, en la práctica, un avión que permitía una sola utilización y, en consecuencia, podía considerarse más un misil piloteado que un avión propiamente dicho. Nunca llegó a la fase de la fabricación en serie; algunos ejemplares, capturados por los america-





Inmovilizados por las adversas condiciones atmosféricas, algunos aviones de reconocimiento americanos Piper L-4 Cub, en los alrededores de Erezee, en Bélgica, a fines de diciembre de 1944

nos, fueron lanzados experimentalmente sin llevar pilotos a bordo, en los Estados Unidos.

LA GRAN ESPERANZA DE HITLER

En el otoño de 1944, después del fracasado intento de envolvimiento del frente alemán por parte de los aliados con el desembarco aéreo de Arnhem, el frente occidental gozaba de una cierta calma, y los alemanes parecían entonces tan agotados que algunos expertos militares tenían la esperanza de que la guerra pudiese concluir en la Navidad de 1944. Pero en realidad los alemanes estaban planificando una acción que, si resultaba, podría perjudicar todo el futuro desarrollo del conflicto. Y, en efecto, la operación "Herbstnebel" (niebla de otoño), como fue denominada, arrojó a las fuerzas aliadas a la más grave crisis del conflicto desde 1940 en adelante.

La operación fue preparada minuciosamente: durante la noche se trasportaba la artillería cerca del frente y se borraban las huellas del traslado de la misma; luego muchos aviones de la Luftwaffe comenzaban a sobrevolar con vuelo rasante las posiciones americanas para cubrir con el rugido de sus motores el fragor de los "Panzer" que se acercaban a las líneas. Las previsiones meteorológicas desempeñaron un papel fundamental: en efecto, para solucionar el problema del dominio del aire adquirido por los aliados, los alemanes desencadenaron su ofensiva en las Ardenas el 16 de diciembre de 1944, en vísperas de un período de mal tiempo, que mantendría en tierra a los aviones aliados.

El ataque preveía el empleo de una división de paracaidistas, empleada por primera vez después de una prolongada inactividad. En realidad, se trataba de 1200 hombres solamente, casi todos en su primera experiencia de lanzamiento, que fueron confiados para el trasporte a los últimos trimotores Ju.52 disponibles. Se escogieron 106 de éstos, todos veteranos de Stalingrado (pero sólo un mayor piloto era un efectivo sobreviviente del asedio; todos los demás pilotos apenas habían salido de las escuelas de vuelo). Esta inexperiencia y la falta de combustible obligaron a los alemanes a postergar 24 horas el lanzamiento de los paracaidistas, que debería producirse, en cambio, en concomitancia con el hundimiento del frente, y provocó el total fracaso de la empresa. Sólo 36 de los trimotores lograron lanzar los hombres; de éstos, la mayoría cayó en puntos muy distantes entre sí, y muchos paracaidistas se rompieron las piernas o los brazos al caer sobre las colinas y en los bosques. Cuando la primavera siguiente trajo el deshielo y el derretimiento de la nieve, se encontraron cuerpos de paracaidistas dispersos en las Ardenas.

El frente aliado en crisis

La ofensiva alemana vivió cien horas memorables, durante las cuales se pensó que los objetivos previstos serían logrados. Se obtuvieron varios éxitos, a pesar de que los americanos se demostraron bastante combativos. Pero el hecho importante de aquellas cien horas fue que el mal tiempo bloqueó a la aviación aliada y una densa niebla, que bajó sobre los campos ingleses, impidió que los bombarderos decolaran durante tres días. El 20 de diciembre, los aviones comenzaron a reaparecer tímidamente tanto por una parte como por la otra, y la reacción aliada se desarrolló totalmente a partir del 23 de diciembre, cuando comenzaron a efectuarse no menos de cinco mil misiones por día. En muchos casos, sin embargo, la visibilidad y las informaciones no eran muy buenas, de modo que los caza-bombarderos y bombarderos americanos atacaron —en lugar de los alemanes— las propias tropas, ganándose el apodo de "U.S. Luftwaffe".

La base de resistencia de Bastogne, cercada por los alemanes, fue reabastecida durante algunos días exclusivamente por vía aérea; los paracaídas multicolores lanzados por los C-47 llevaban víveres, municiones, armas livianas e inclusive cañones.

En ese ínterin, la aviación alemana, obligada a permanecer en tierra por el mal tiempo durante los primeros días de la ofensiva, había reanudado sus vuelos a partir del 19 de diciembre, pero había sufrido la firme oposición aliada: ese mismo día 19 fue, quizás, el más significativo. En setecientas salidas efectuadas por la Luftwaffe, se registraron las pérdidas de 225 aviones de caza: 124 derribados por la aviación aliada y 105 por la artillería antiaérea. Después de ese día, la intervención de la Luftwaffe se limitó a una esporádica protección aérea de las tropas que cercaban Bastogne. A pesar de sus nuevos y excelentes aviones, la Luftwaffe estaba agotándose, más en los medios y en los hombres, de cualquier manera, que en el espíritu de combate. La falta de medios había obligado a los jefes a planificar acciones de ataque a tierra, para destruir la mayor cantidad posible de aviones americanos corriendo los menores riesgos. De este modo, el 22 de junio de 1944 una formación de aviones de gran alcance de la Luftwaffe caía



Una formación de C-47 americanos (izquierda), lanzando provisiones para los paracaidistas atrapados en Bastogne. Abajo: el Typhoon fue uno de los aviones que determinaron el fracaso alemán en las Ardenas. El avión de la fotografía lleva las insignias del 183 Squadron. Más abajo: una locomotora alcanzada por la aviación americana en Munster, Alemania (U.S. Air Force)



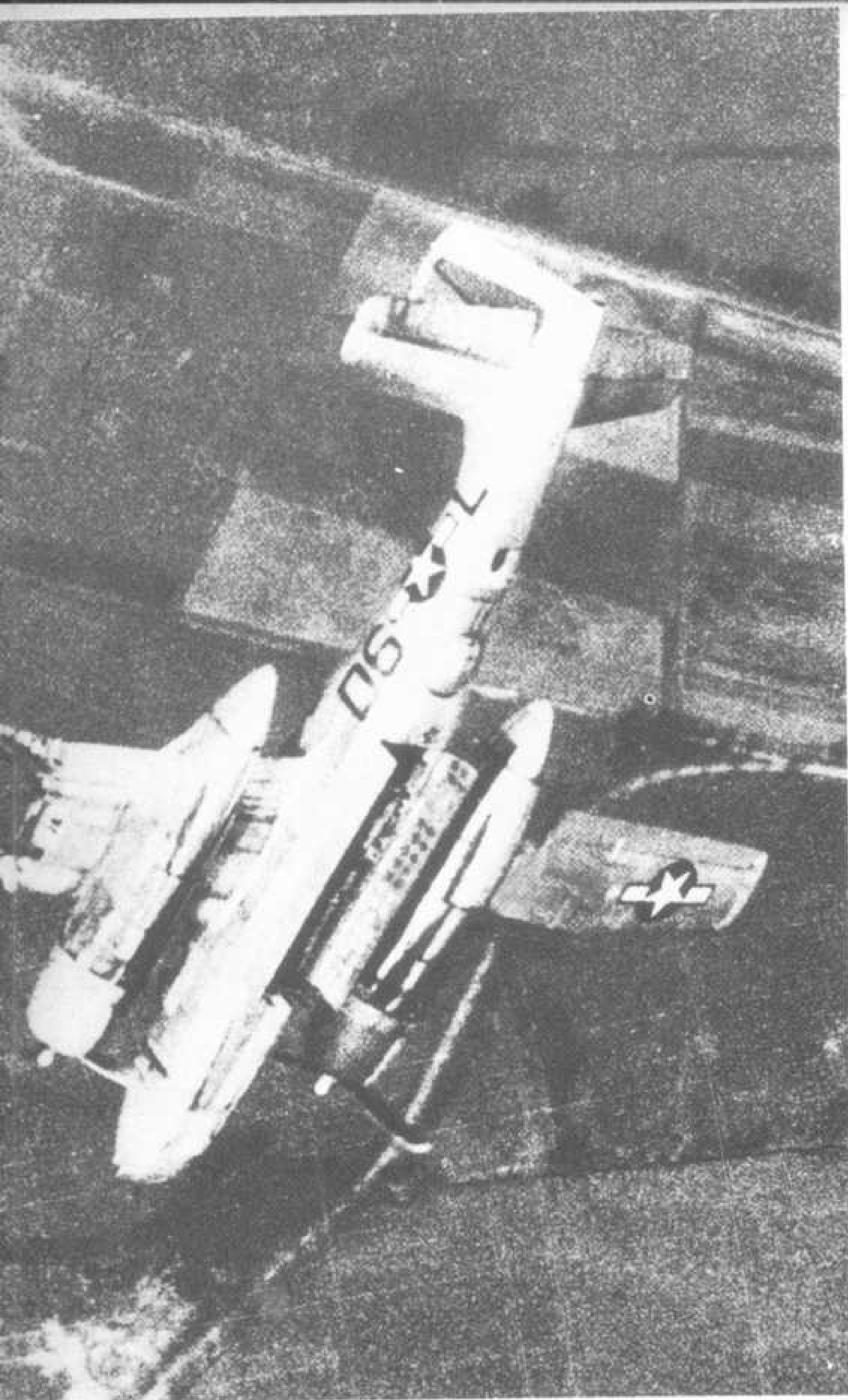
en el aeropuerto ruso de Poltava, donde se hallaban 114 fortalezas volantes americanas que habían regresado de una de las llamadas "acciones pendulares". Eran acciones que preveían el cruce en dos tiempos del suelo alemán, con parada y reabastecimiento en territorio ruso. Aquel 22 de junio, el inesperado ataque germano provocó la destrucción en tierra de 43 cuatrimotores B-17 y de 15 caza Mustang, más otros 26 dañados.

Cuando quedó claro que la aviación aliada estaba reapareciendo en su totalidad, después de los días de mal tiempo, en el frente de las Ardenas, la Luftwaffe efectuó su último esfuerzo: la operación "Bodenplatte" (azulejo). El feldmariscal Sperrle, de acuerdo con Goering, reunió todos los aviones de caza disponibles: 650 Focke Wulf 190, 450 Bf.109 y unos doce Me.262. Divididos en tres oleadas de más o menos igual composición numérica, guiada cada una por un bombardero Ju.188, los aviones alemanes decolaron con las primeras luces del 1º de enero de 1945 para sorprender a los aviones americanos e ingleses en sus bases. Los aliados fueron tomados por sorpresa: solamente en el aeropuerto de Bruselas, filas y filas de Spitfire y bombarderos fueron alcanzados y se quemaron en tierra. Lo mismo sucedió en Eindhoven, donde por lo menos un centenar de Typhoon y Spitfire fueron incendiados en tierra. En total, en veintisiete aeropuertos atacados, los aviones alemanes destruyeron casi cuatrocientos aviones aliados; por una semana, la aviación angloamericana desapareció literalmente de los cielos de las Ardenas. Pero sólo por una semana: para obtener este limitado respiro, los alemanes habían sacrificado, sin embargo, alrededor de trescientos aviones y otros tantos aviadores, entre los cuales, afirma Galland en sus memorias, nada menos que 59 comandantes de unidades. En la práctica, ello significaba el fin de la Luftwaffe. Por una extraña ironía del destino, las mayores pérdidas (aproximadamente 200 aviones) habían sido ocasionadas por la artillería antiaérea masivamente diseminada por los mismos alemanes alrededor de las bases de lanzamiento de las V-2 para protegerlas de los ataques de los aviones aliados. Nadie había informado a los artilleros acerca de la operación "Bodenplatte".

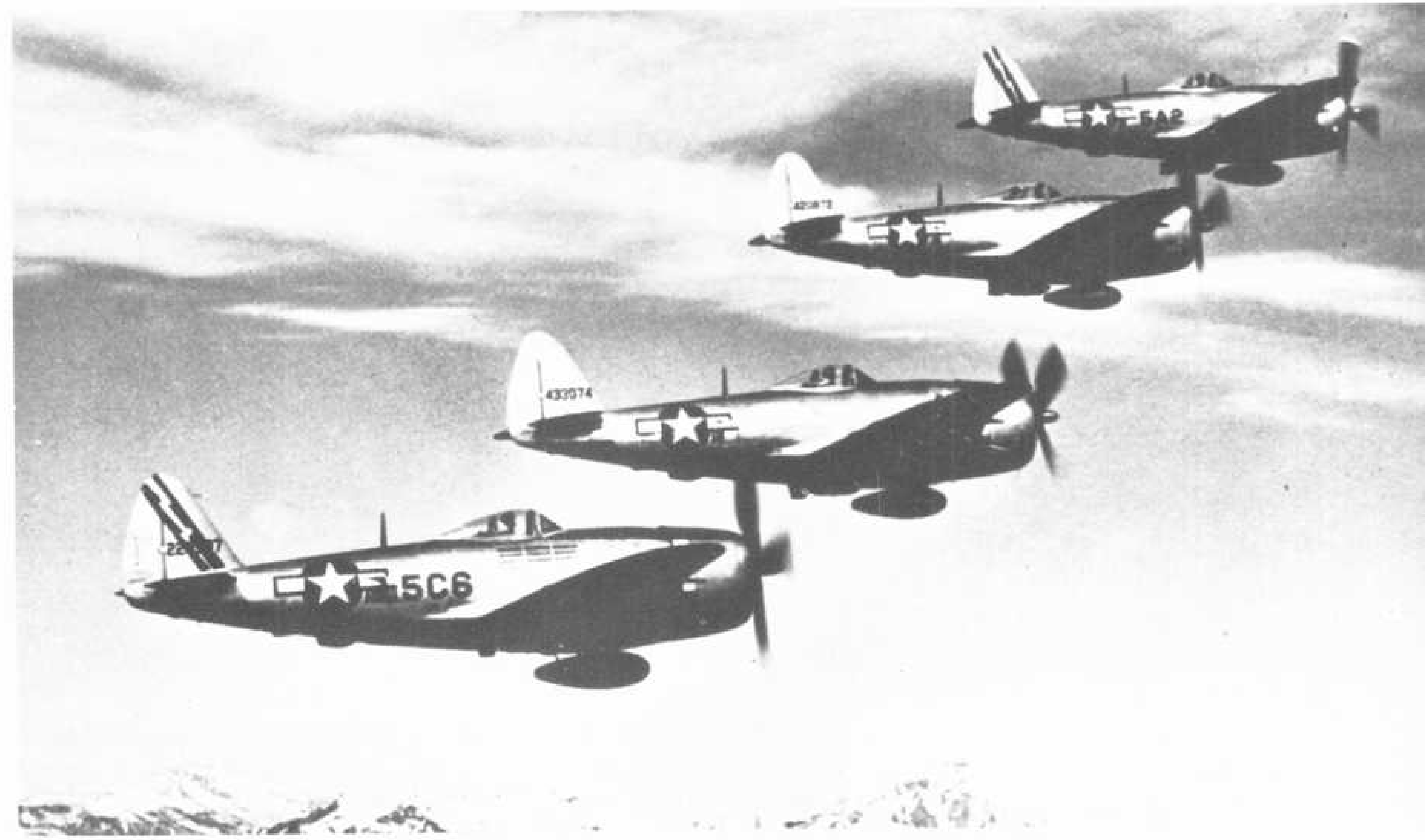
Operación "Gran golpe"

En enero, el esfuerzo alemán en las Ardenas, definido justamente "el golpe de cola de Hitler", se extinguía totalmente. En febrero, ingleses y americanos comenzaban nuevamente a avanzar, di-





Durante un ataque a un puesto de artillería alemán, un A-26 Invader (izquierda) precipita alcanzado de pleno en el ala izquierda por una granada (U.S. Air Force).
Abajo: P-47 de la 12a. Air Force volando sobre los Apeninos.
Más abajo: durante un ataque diurno, el 20 de octubre de 1944, a la barrera industrial milanesa por parte de dos formaciones americanas, los primeros bombarderos alcanzaron parcialmente el objetivo constituido por los talleres Breda, pero la segunda oleada erró el blanco algunos kilómetros, alcanzando la zona habitada de Gorla y matando a aproximadamente 200 niños de una escuela.
Los puntos blancos indican los cráteres de las bombas (Archivo Cometti)





rigiéndose hacia el corazón de Alemania. Entre tanto, continuaban los terribles bombardeos a las ciudades alemanas.

Para poder obtener por lo menos un poco de tregua, Goering había planificado, en el otoño de 1944, la operación "Gran golpe". En ese otoño, como ya se ha visto, la producción de aviones por parte de la industria germana había llegado a una cifra jamás lograda. Solamente en el mes de setiembre se habían fabricado 4013 aviones, de los cuales 3013 eran caza y, finalmente, se había comprendido que la prioridad debía darse precisamente a los aviones de este tipo. Esto había alentado un poco de optimismo: la operación "Gran golpe" debería aprovechar las fuerzas disponibles para ocasionarle a la aviación de bombardeo aliada una serie de pérdidas que difícilmente pudieran ser sustituidas a corto plazo.

Galland se encargó de la planificación de la empresa, y luego narró sus detalles. Se preveía el empleo de no menos de cuatro mil caza, recogidos de todos los puntos del extenso frente alemán. Todos los comandantes de unidades —inclusive los comandantes de grupo— fueron convocados para desarrollar el plan final. Éste estaba articulado de la siguiente manera: apenas avistada la oleada de bombarderos americanos acercándose, dos mil caza alemanes divididos en once formaciones los atacarían. Otros dos

Dresde (derecha) tal como quedó reducida por el demoledor bombardeo americano (Archivo Apostolo).
Abajo: B-17 de la 15a. Air Force provenientes de Italia atacan el cruce de ferrocarriles de Debrecen, en Hungría (Archivo Catalanotto).
Más abajo: un bombardero americano B-24 aterriza sin tren de aterrizaje en una pista en la zona de Foggia, al regreso de un bombardeo sobre las refinerías de Ploesti, en el verano de 1944 (Archivo Bignozzi)



grupos, cada uno compuesto por más de quinientos caza, atacarían a los bombarderos durante la fase de regreso. Por último, más de cien caza nocturnos deberían interceptarle el paso hacia Suiza a los bombarderos que quedaron aislados o dañados.

De este modo, Galland estimaba que podría destruir entre 400 y 500 bombarderos americanos, calculando una pérdida de 400 caza alemanes y 150 pilotos (éstos, combatiendo en el propio territorio, en la mayoría de los casos se podrían salvar con el paracaídas). El 12 de noviembre de 1944, la Luftwaffe estaba lista para el "Gran golpe": el comando de caza había impartido las instrucciones y elegido los aviones y pilotos. Dieciocho alas de caza con 3700 aviones, de los cuales 3000 participarían en la operación; los demás constituían una reserva. Pero a último momento, la escasez de combustible disponible para el adiestramiento y la exigencia de resistir el arrollador avance soviético, hicieron que se renunciase a la operación.

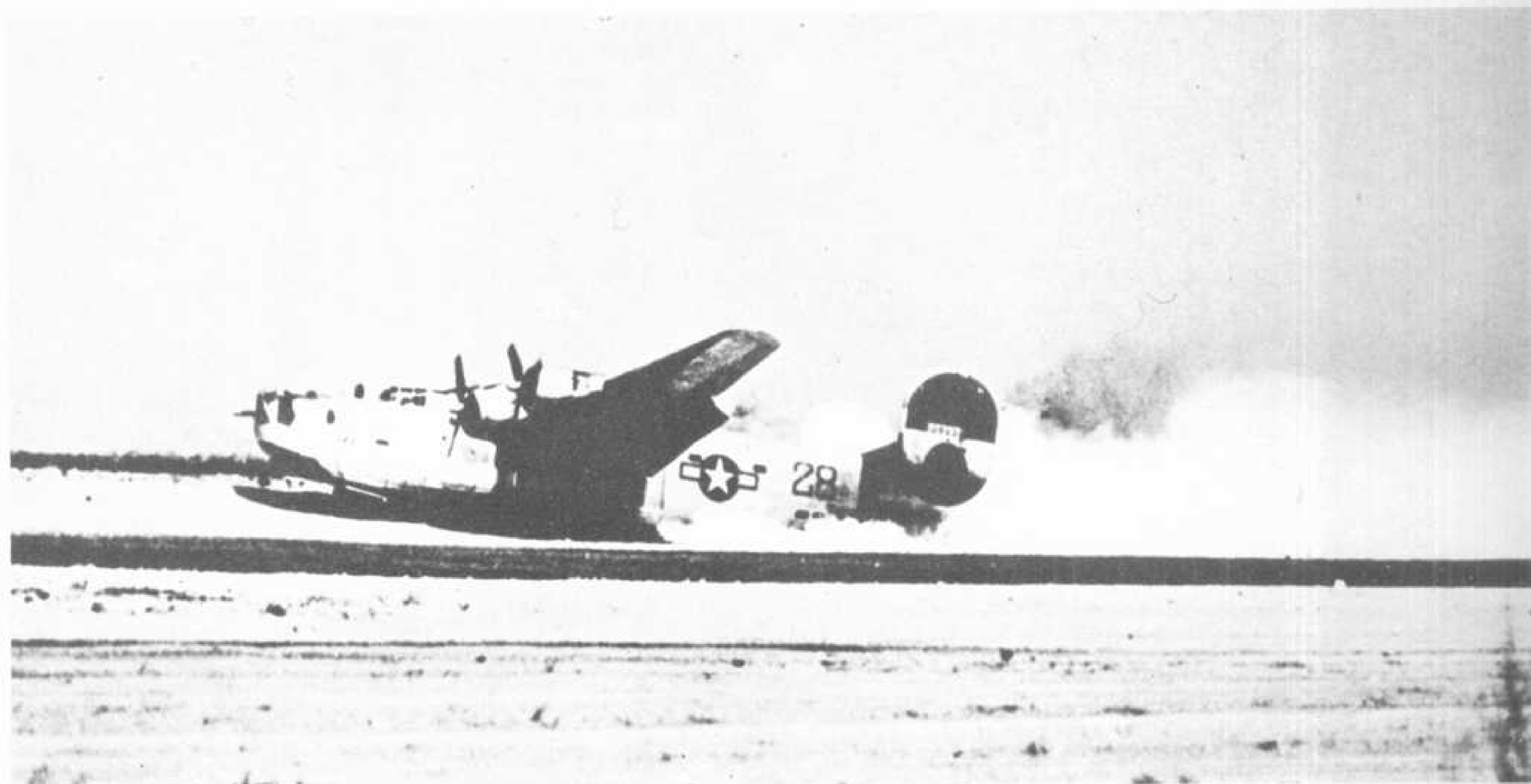
Mientras tanto, los bombardeos aéreos sobre Alemania continuaban con especial violencia, siguiendo el sistema de las "24 horas", con los americanos que atacaban de día y los ingleses de noche. Precisamente en la noche entre el 13 y el 14 de febrero de 1945, el Bomber Command impartió un "terrible castigo" a la ciudad de Dresde, repitiendo la pesadilla de Hamburgo. Una primera formación de 250 cuatrimotores Lancaster atacó la ciudad con bombas incendiarias: las casas de madera del centro histórico (además Dresde carecía prácticamente de objetivos militares) comenzaron a arder furiosamente. Sobre el incendio llegaron —como segunda oleada— otros 529 Lancaster, lanzando grandes bombas de demolición. Las destrucciones se extendieron pavorosamente, mientras que la temperatura llegaba a los mil grados y el viento provocado por ese inmenso remolino de aire caliente que subía hacia el cielo, alimentaba y extendía el mar de fuego. El fósforo que ardía en el agua carbonizó a decenas de civiles que habían tratado de salvarse en una gran fuente de la ciudad. Muchos días después, Dresde aún ardía; más de 136000 cuerpos yacían entre los escombros humeantes, víctimas de una de las más espantosas (e inhumanas) misiones de bombardeo aéreo de toda la guerra. Además, al día siguiente a la incursión inglesa, centenares de B-17 habían dejado caer sobre la ciudad casi 500 toneladas de bombas y, a la acción de las Flying Fortress se sumó un despiadado ametrallamiento de los sobrevivientes, efectuado por los Mustang de la USAAF.

Últimos combates

En la segunda mitad de febrero de 1945, los aliados pusieron en marcha la operación "Clarion": todos los aviones disponibles, más de nueve mil, fueron empleados para un ataque sin precedentes al sistema de comunicaciones vial, ferroviario y fluvial de Alemania. En la práctica, los aliados se proponían paralizar totalmente toda actividad alemana y persuadir a la población para que abandonara una eventual resistencia: en ningún punto del Reich podría tener la esperanza de obtener una tregua de los ataques aéreos. Debe recordarse que la operación "Clarion" envolvió también a Suiza: por error fueron bombardeadas Schaffhausen, Basilea y Zurich. Con pocas bombas, pero fueron las primeras de la historia en el territorio helvético.

En febrero se registró un ataque sobre Berlín con más de 1100 bombarderos; en marzo, Dortmund fue literalmente sepultada bajo un alud de 4900 toneladas de bombas, cantidad jamás desenganchada hasta entonces sobre ningún objetivo.







Columna acorazada soviética (izquierda) en marcha, sobrevolada por un biplano de enlace Po.2 (Archivo Palazzi).
Abajo, a la izquierda: la ciudad de Wesel en Alemania. Para eliminar la resistencia al avance americano, fue barrida por la aviación aliada (Archivo Coggi).
Abajo, a la derecha: el desolador aspecto del parque frente al Reichstag, en Berlín, después de la finalización de los bombardeos y de los combates en la capital del Tercer Reich y de la guerra en Europa (Archivo Palazzi)

Sólo durante la última semana del mes de marzo de 1945, la RAF desenganchó más de 67000 toneladas de bombas sobre Alemania.

El 19 de marzo se había desarrollado, entre tanto, la última batalla sobre Berlín: nada menos que 1250 bombarderos americanos, escoltados por no menos de 300 caza Mustang, habían sido atacados por una formación de 37 birreactores Me.262. Pasando como flecha entre los caza enemigos, los pilotos alemanes escogían con calma su propio bombardero y abrían fuego con los cañones de a bordo, o bien lanzaban una salva de 12 cohetes R4M, que comúnmente alcanzaban a más de un avión. De este modo, los pilotos de la Luftwaffe derribaron 24 cuatrimotores y cinco caza, perdiendo solamente dos aviones y causando temor y frustración entre los pilotos americanos, que no podían medirse con un enemigo tan veloz.

Pero ya los acontecimientos se precipitaban: entre fines de febrero y principios de marzo, los ejércitos aliados en Occidente, después de cruzar el río Ruhr, se preparaban para cruzar el Rin; en Oriente los rusos, invadida Prusia oriental, se preparaban para atacar Berlín, delante de la cual habían dispuesto la mayor cantidad de cañones que jamás se hubiese empleado en una sola batalla. La Luftwaffe, ya prácticamente sin aviones y sin pilotos, intentó algunas salidas: el 20 de marzo representó, en cierto sentido, su última acción, con aproximadamente 300 salidas para resistir, con ataques en vuelo rasante, a las columnas angloamericanas que presionaban en el Rin. Luego siguieron combatiendo sólo pocos Me.262, organizados en la unidad JV 44 constituida por iniciativa personal de Galland, entonces comandante en jefe de la caza alemana y exonerado de su tarea en enero de 1945, por la continua oposición a las decisiones de Goering.

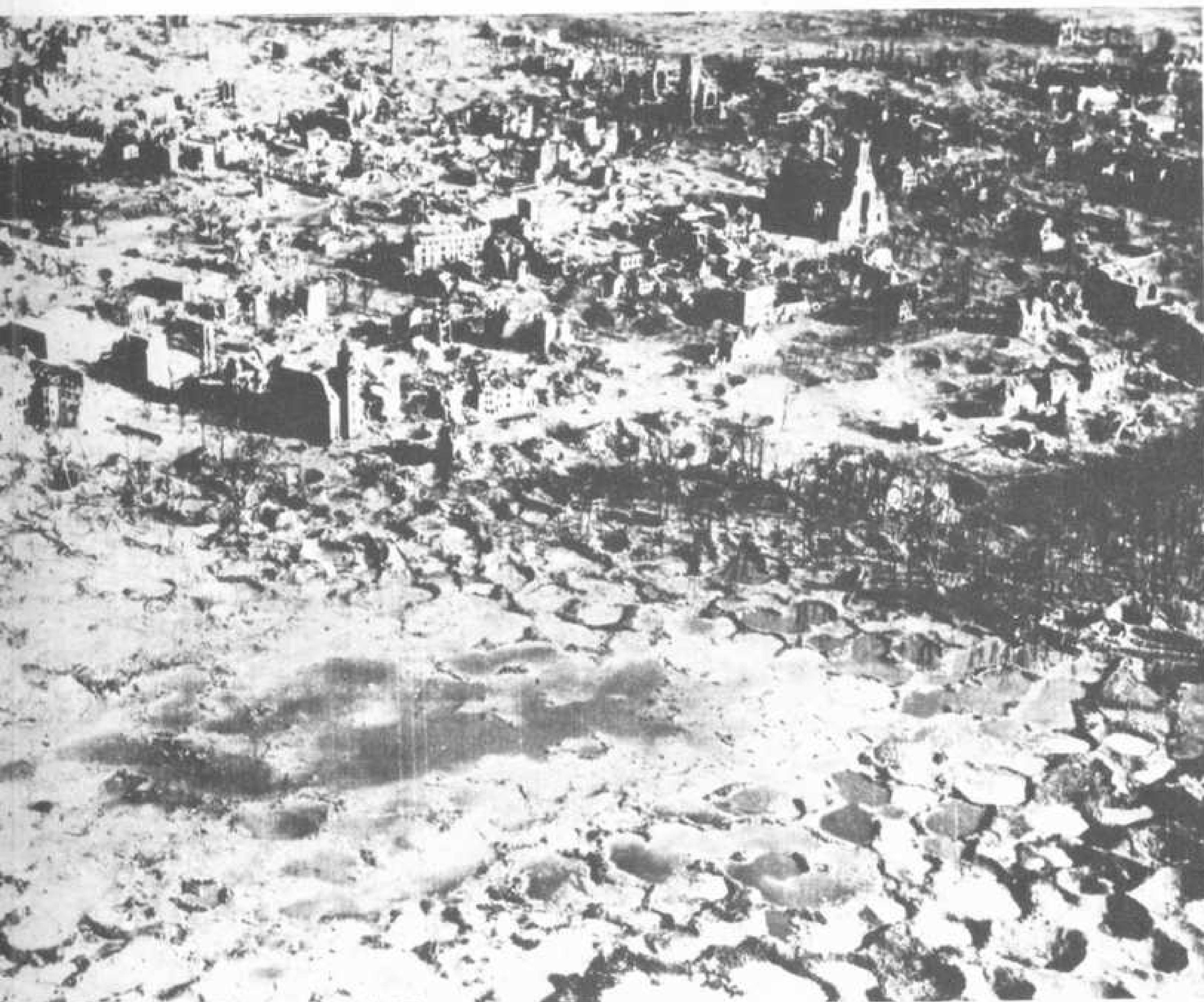
En abril, los comandos aliados consideran inútil todo otro bombardeo: "El jinete ha desmontado" es el mensaje en código con el cual, el 6 de abril de 1945, Harris "el carnicero" —el jefe del Bomber Command de la RAF— anuncia la finalización de los bombardeos sobre Alemania. El "jinete" (Jockey en inglés) era el nombre convencional del comité para la organización de los bombardeos. El siguiente 10 de abril, después de una incursión diurna sobre Berlín, la 420a. desde el comienzo de la guerra, también los americanos deciden suspender la ofensiva aérea de la octava Army Air Force; inmediatamente comienzan los preparativos para el traslado de aviones y tripulaciones al frente del Pacífico.

La Luftwaffe se halla entonces en el extremo de sus fuerzas. En el frente Este, pocas decenas de aviones, entre los cuales algunos antiguos Stuka, son empleados exclusivamente para atacar con cañones y cohetes los tanques rusos; en Occidente, un puñado de Me.262 obtiene algunas victorias, pero es diezmado rápidamente con ataques a las bases.

El 30 de abril llega la noticia del suicidio de Hitler y, el 7 de mayo, los jefes alemanes piden la rendición. En Europa ha finalizado la primera parte del gran drama.

NOTA ACLARATORIA

El lector debe hacer caso omiso de las referencias de la pág. 346, según las cuales la zona del Chaco Boreal y la Guerra entre Bolivia y Paraguay se llaman también "Gran Chaco" y "Guerra del Gran Chaco", respectivamente; esta última se denomina "Guerra del Chaco".
Con relación a esta guerra, también rectificamos la información acerca del aprovisionamiento aeronáutico del Paraguay: este país contaba con seis aviones Potez XXV y cinco Vibault de origen francés y de un Savoia Marcheti S59 bis y un hidroavión Cant 10 bis italianos. Posteriormente, en el primer semestre de 1933, adquirió cinco aviones Fiat CR20 bis, un Breda bimotor de trasporte y dos hidroaviones Macchi M18 de reconocimiento.





ÍNDICE ANALÍTICO

Los términos en negrita se refieren a los nombres o siglas de los aviones, los términos en cursiva se refieren a los personajes y los números en cursiva indican las páginas donde se encuentran las ilustraciones.

ÍNDICE SISTEMÁTICO

3

HISTORIA DE LA AVIACIÓN

